aero JOURNAL HORS-SERIE
Déc. 2024 / Janv. 2025
HS N° 49

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

LA BATAILLE D'ANGLETERRE

un magazine des éditions caractère

caraktère presse & éditions

DÉC. 2024
JANV. 2025

EN KIOSQUE

Aérojournal n° 103

DÉTRUIRE LE PONT DE REMAGEN

Batailles & Blindés n° 123

OPÉRATION « SEELÖWE »

Ligne de Front n° 110

WEHRMACHT, AUTOMNE 1944
UN SURSAUT INATTENDU

Trucks & Tanks n° 105

LE TIGER I AU COMBAT

LOS! n° 76

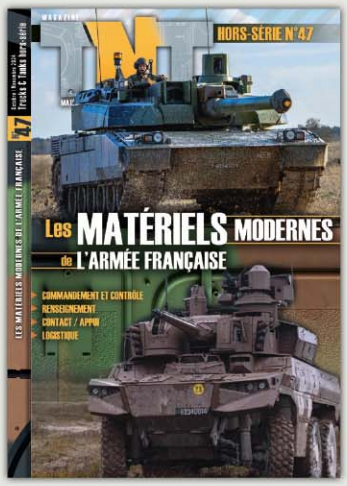
LA BATAILLE DU CONVOI HG-76

AJ Hors-Série n° 49

La bataille d'Angleterre

TnT Hors-Série n° 47

LES MATÉRIELS MODERNES DE L'ARMÉE FRANÇAISE



B&B Hors-Série n°55

LA BATAILLE DE NORMANDIE
1944, l'été décisif

LOS! Hors-Série n° 37

LES SOUS-MARINS NUCLÉAIRES
TOME 2

Renseignements : Éditions Caraktère - Résidence Maunier - 3 120, route d'Avignon - 13 090 Aix-en-Provence - France
Tél : +33 (0)4 42 21 06 76 - www.caraktere.com

LA BATAILLE D'ANGLETERRE

HORS-SERIE n°49

Par Luc Vangansbeke
Profils couleur Jean-Marie Guillou

00 Hommage aux *Few* P.4
01 Prémices à une bataille P.6
02 Et maintenant, que faire ? P.14
03 *Fighter Command* vs *Luftwaffe* P.18
04 *Sigint* P.34
05 Le calme avant la tempête P.40
06 La bataille des convois P.46
07 La bataille des aérodromes P.52
08 La bataille de Londres P.66
09 Une élite multinationale P.78
10 Chianti et parmesan P.98
11 Erreurs et règlements de comptes P.106

Illustration de couverture :
Le Supermarine Spitfire Mk. Ia du *Pilot Officer* Michael J. Appleby, aviateur du No 609 *Squadron*, termine sa passe de mitraillage sur des bombardiers Heinkel He 111 de la KG 26 et doit maintenant se lancer dans des manœuvres évasives pour échapper au Messerschmitt Bf 109 E d'escorte qui le prend en chasse.
(© Piotr Forkasiewicz)

aero JOURNAL HORS-SERIE

Aérojournal Hors-Série n°49
Décembre 2024 / Janvier 2025

ISSN : 2103-7922
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
3120, route d'Avignon
13090 Aix-en-Provence – France
SARL au capital de 100 000 euros
RCS Marseille B 450 657 168

Retrouvez-nous sur Facebook :
www.facebook.com/aerojournal.magazine

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 42 21 06 76
contact@caraktere.com
www.caraktere.com

Directeur de la publication & Rédacteur-en-chef Y. Kadari
Fondateur C-J. Ehrengardt †
Conseillers à la rédaction J-C.Mermet †

Conception graphique N. Bélivier

Service commercial B. Watellier

Service des ventes et réassort :
Pagure Presse : 01 44 69 82 82

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles
Belgique

Imprimé en Europe par : Printall

© Copyright Caraktère.
Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

Des Dornier Do 17 survolent Londres. Pour le grand public, la bataille d'Angleterre se déroule surtout dans les airs, mais dans une étude complète de celle-ci, d'autres aspects sont à prendre en compte. (Nationalmuseet, Danmark)

Hommage aux *Few*

LA BATAILLE D'ANGLETERRE

***« Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few »* (« Jamais dans le domaine de l'histoire de l'humanité, un si grand nombre d'hommes ne fut redevable d'autant à si peu. »)**
Winston Churchill, le 20 août 1940

« *The Battle of Britain* » ou « *der Luftschlag um Engeland* » ou encore, plus simplement, « la bataille d'Angleterre » est la première campagne militaire majeure de l'Histoire entièrement conduite par des forces aériennes. Pour les Britanniques, elle dure du 10 juillet au 31 octobre 1940 et déborde sur une autre campagne appelée « *The Blitz* » ou « *The London Blitz* », qui s'étend du 7 septembre 1940 au 11 mai 1941. Pour les Allemands, ces deux périodes se confondent en une seule campagne se déroulant de juillet 1940 à mai 1941. Les principaux antagonistes en sont, d'une part, les pilotes et équipages de la Luftwaffe et dans une moindre mesure leurs alliés italiens, d'autre part, ceux que Winston Churchill appelle « The Few ». Ces derniers, ce sont les pilotes du *Fighter Command* qui, de juillet à octobre 1940, repoussent les bombardiers ennemis portant la guerre au-delà de la mer du Nord et de la Manche. Tous ne sont pas britanniques : accourus d'Afrique du Sud, d'Australie, des Barbades, du Canada, de la Jamaïque, de Nouvelle-Zélande, de Rhodésie [1] et de

▲ Deux des *Few*, un *Flight Lieutenant* et un *Sergeant*, pilotes de chasse, échangent leurs points de vue sur les combats qu'ils viennent de livrer. (DR)

◤ Winston Churchill, Premier ministre britannique depuis mai 1940. Il immortalisera les pilotes du *Fighter Command* dans son discours du 20 août. (DR)

▼ Cette magnifique photo de propagande allemande montre un « combat » entre un Bf 109 et un Spitfire. En fait, ce dernier est le *Serial* P9317 du No 222 *Squadron*, forcé de se poser au Touquet, le 1er juin 1940. Il a été remis en état par les Allemands, qui y ont appliqué leurs propres marques (qui sont fausses) pour les besoins de la propagande de la bataille d'Angleterre. Dans ce reportage, on le voit aussi attaquer, puis « se faire descendre » successivement par un He 111 et un Do 17. (BPK, via RMN)

Terre-Neuve [2], des aviateurs issus de tout l'empire sont venus grossir les rangs. D'autres appartiennent à des nations tombées sous la domination nazie : Tchécoslovaques, Polonais, Belges ou Français, ils ne peuvent se résoudre à abandonner la lutte. D'autres encore proviennent de pays neutres : bien que l'Irlande soit séparée du Royaume-Uni depuis près de vingt ans et reste neutre durant le second conflit mondial, quelques-uns de ses fils ont estimé que cette guerre les concernait, tandis qu'à l'image de leurs pères, partis combattre au sein de l'escadrille « Lafayette » vingt-cinq ans plus tôt, faute de pouvoir rejoindre l'armée de l'Air française, une poignée d'Américains se sont engagés à la Royal Canadian Air Force (RCAF) ou directement dans la Royal Air Force (RAF).
Rédiger une nouvelle version de l'histoire de la bataille d'Angleterre est un défi. Le sujet a été scruté par tant d'historiens de valeur et décrit par tant d'auteurs de talent que prétendre faire mieux qu'eux relève de l'arrogance et de la prétention. Même si, sous l'effet des années, le souvenir de la bataille d'Angleterre s'estompe, il reste d'excellentes productions cinématographiques pour le préserver dans les esprits du grand public. Pour apporter quelque chose de neuf aux lecteurs, il faut maintenant chercher loin.

UN TRAVAIL DIFFÉRENT

Faute de faire mieux, nous avons au moins voulu présenter quelque chose de différent. Comme dans les précédents travaux, le lecteur trouvera un déroulé des opérations, mais nous avons gardé de l'espace pour quelques sujets qui, bien que connus des initiés, ont été moins évoqués et développés, comme ces étrangers venus combattre – et pour certains, mourir – dans le ciel anglais, ou le rôle des services de renseignement britanniques qui, indiscutablement, donnent une longueur d'avance au *Fighter Command* et compensent en partie son infériorité numérique.
Dans le camp opposé, la Luftwaffe ne combat pas seule et un chapitre est consacré à la contribution du *Corpo Aereo Italiano*. Il est de tradition de se moquer des faibles performances des forces italiennes durant la Seconde Guerre mondiale, mais desservis par un matériel moins performant que celui de leurs partenaires allemands et, ce qui est plus important, que celui de leurs adversaires, les aviateurs italiens combattent avec courage et font preuve de panache. Si le présent travail se veut avant tout un hommage aux *Few* et à la population britannique, nous avons aussi tenu à honorer la mémoire des aviateurs ennemis, tout en gardant nos distances avec l'idéologie qu'ils servaient.
Sur ce dernier point, les *Few* seront les premiers à agir en ce sens après la fin de la guerre et à reconnaître la valeur de leurs adversaires. Les photos montrant Douglas Bader et Adolf Galland échangeant les récits de leurs expériences personnelles sont parmi les plus connues, mais il en existe de nombreuses autres montrant d'anciens ennemis devenus amis et partageant la même passion pour leur métier d'aviateur. Aucun d'eux n'a oublié les camarades tombés, mais ils ont décidé de tourner la page de la guerre afin de bâtir un avenir meilleur pour les générations nées après 1945. ■

[1] Pour simplifier la lecture, nous avons regroupé les deux Rhodésies sous un seul nom mais, en réalité, la Rhodésie du Nord, aujourd'hui la Zambie, était un protectorat britannique, tandis que la Rhodésie du Sud, aujourd'hui le Zimbabwé, était une colonie autonome britannique.

[2] Depuis 1926, l'île de Terre-neuve et le Labrador constituaient un dominion indépendant. Après un référendum tenu en 1948, le pays devint une province canadienne l'année suivante.

Le P4720, l'un des tout premiers Spitfire Mk. IIa affectés au No 19 *Squadron*, en cours de ravitaillement à Fowlmere, début septembre 1940. (IWM)

PRÉMICES À UNE BATAILLE

LES BOMBARDIERS PASSERONT TOUJOURS !

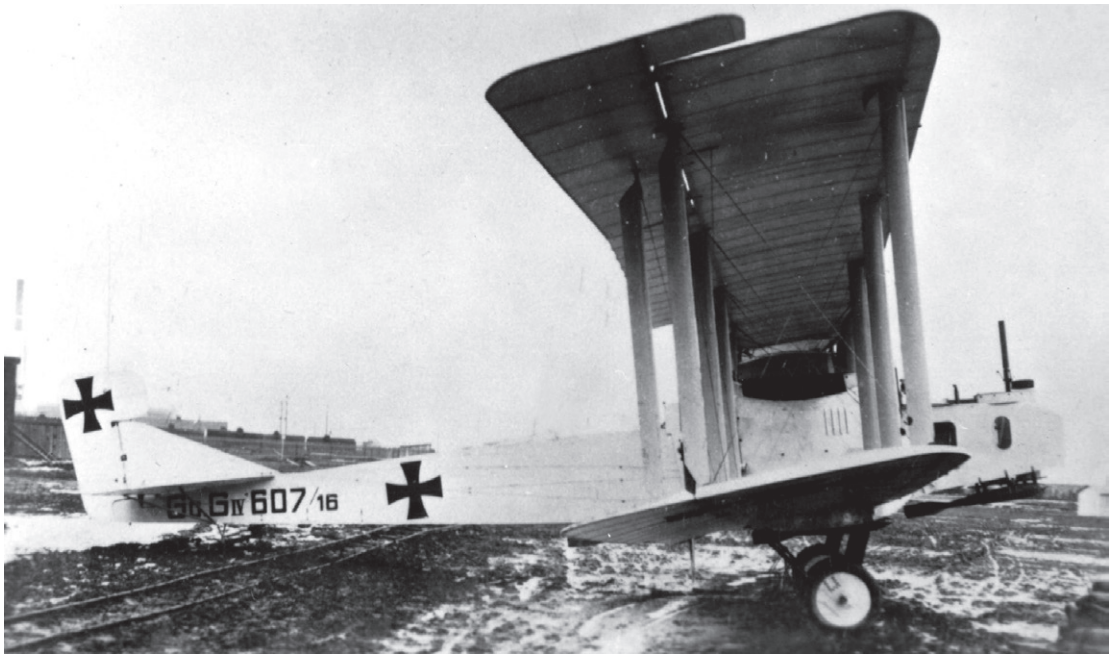
Entre 1918 et 1939, les théoriciens britanniques de la guerre aérienne considèrent le bombardier comme l'arme absolue. En Allemagne, la Luftwaffe nait dans la clandestinité, puis se développe au grand jour.

LE Royaume-Uni subit son premier raid aérien le 21 décembre 1914, lorsqu'un hydravion Friedrichshafen FF.29 de la Kaiserliche Marine, monté par le *Leutnant zur See* Stephan von Proudzynski et le *Fähnrich zur See* Ludwig von Frankenberg, largue deux bombes de 2 kg non loin de l'Admiralty Pier à Douvres. À leur troisième visite, le jour de Noël, les deux aviateurs sont attendus par un Vickers FB.5 Gunbus du No 7 *Squadron, Royal Flying Corps* (RFC), piloté par le *Second lieutenant* Montagu Chidson et armé d'une mitrailleuse desservie par le *Corporal* Martin. Lorsque l'arme s'enraie, Martin poursuit le tir avec une carabine et touche le FF.29 à trois reprises dans les environs de l'habitacle. Proudzynski et Frankenberg, dont l'appareil n'est pas armé, battent en retraite.

SUPRÉMATIE DU BOMBARDIER

Dès le mois d'août 1914, le *Konteradmiral* Paul Behnke, sous-chef d'état-major de la Kaiserliche Marine, a proposé de bombarder Londres avec des dirigeables Zeppelin. Le plan reçoit le soutien du *Großadmiral* Alfred von Tirpitz, qui écrit : « Le succès se mesurera non seulement par le nombre de blessures infligées à l'ennemi, mais il aura aussi un effet significatif en diminuant sa détermination à poursuivre la guerre. » [1] À partir de janvier 1915, les raids de dirigeables se succèdent, mais la chasse et la DCA britanniques infligent des pertes de plus en plus lourdes. Fin novembre 1916, il est décidé de passer la main aux plus lourds que l'air [2].

À compter de mai 1917, les Deutsche Luftstreitkräfte [3] attaquent le territoire britannique avec des bombardiers Gotha G.IV, puis avec des G.V, plus performants, et des quadrimoteurs Zeppelin-Staken Riesenflugzeuge. Bien que ces raids fassent



▶ Gotha G.IV des Luftstreitkräfte allemandes en 1917. Ce type d'avion est le premier modèle plus lourd que l'air à effectuer des raids stratégiques contre l'Angleterre. (SDASM)

▼ Un autre bombardier lourd Gotha G.IV des Luftstreitkräfte. Leurs raids sur l'Angleterre contribueront à la décision de créer la première armée de l'air indépendante au monde : la Royal Air Force. (SDASM)

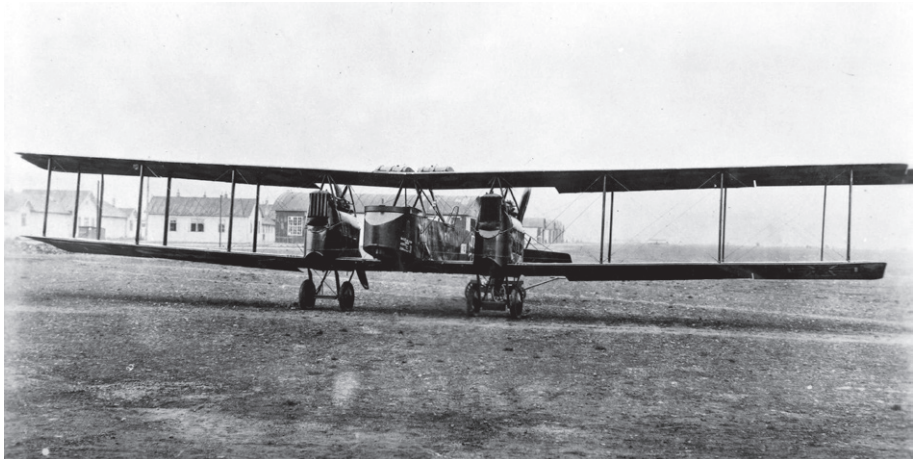
plusieurs centaines de victimes, leur effet sur le déroulement de la Grande Guerre reste limité, mais ils ne laissent pas indifférentes les autorités britanniques. En août 1917, une commission réunie sous le *Field Marshal* Jan Smuts, ministre de la Défense sud-africain, propose de fusionner le RFC avec le Royal Naval Air Service, pour former la Royal Air Force (RAF), qui voit le jour le 1er avril 1918. Son rôle ne se limitera pas à la défense du territoire britannique : le plan de Smuts la définit non seulement comme une arme offensive, mais aussi comme une arme décisive. « Le jour n'est peut-être pas loin où les opérations aériennes, avec leur dévastation des terres ennemies et la destruction des centres industriels et peuplés à grande échelle, pourraient devenir les principales opérations de guerre. » [4]

Premier *Chief of the Air Staff*, le *Major General* [5] Sir Hugh Trenchard fait partie des stratèges qui, comme le *Maggior Generale* italien Giulio Douhet, considèrent les bombardements stratégiques comme le moyen d'éviter le statu quo sanglant des tranchées. La population ennemie sera soumise à d'incessants bombardements aériens, causant des milliers de morts et une hystérie collective menant à la capitulation. Le bombardier lourd sera l'arme absolue et, les chasseurs ne volant pas plus vite que lui, il sera impossible à intercepter. Convaincus que le bombardier passera toujours, Douhet et ses disciples estiment que la seule parade est de mettre sur pied une force aérienne plus puissante que celle de l'adversaire, dont l'effet dissuasif empêchera tout nouveau conflit. Le vent pacifiste soufflant après l'Armistice prive la RAF des ressources nécessaires pour y parvenir.

Quant à l'Allemagne, le traité de Versailles de 1919 lui interdisant de posséder une aviation militaire, elle se limite à former des pilotes pour la Lufthansa et à promouvoir le vol à voile, dont les clubs ouvrent leurs portes dans tout le pays. Un accord secret est passé avec l'Union soviétique et, dès 1926, des aviateurs allemands s'entraînent à Lipetsk, à 450 km au sud de Moscou. Erhard Milch, l'un des directeurs de la Lufthansa, prépare l'expansion rapide de cette armée de l'Air naissante et, peu après la prise de pouvoir par les nazis, il devient secrétaire d'État au *Reichsluftfahrtministerium* (RLM), fondé le 27 avril 1933. L'un de ses adjoints, Robert Knauss, formule une théorie de la dissuasion basée sur les idées de Douhet et propose la création d'une flotte de bombardiers lourds, destinée à prévenir une attaque par la France ou la Pologne avant que l'Allemagne n'ait achevé son réarmement. La Luftwaffe, dont l'existence sera révélée le 26 février 1935, aura aussi besoin de chasseurs et d'une artillerie antiaérienne [6] pour défendre l'espace aérien national.

UNE DOCTRINE CHANGEANTE

Hermann Göring devient *Reichskommissar für die Luftfahrt* et reçoit les pleins pouvoirs sur la Luftwaffe. Bien qu'il soit un ancien pilote de chasse crédité de 22 victoires durant la Grande Guerre, il n'a plus tenu le manche depuis 1922 et s'est peu tenu au courant de l'évolution de l'aviation militaire.



[1] ROBINSON, Douglas H. (1994) [1971]. The Zeppelin in Combat: A History of the German Naval Airship Division, 1912–1918. Henley-on-Thames, Schiffer Military/Aviation History, 1994, pp. 50-54.

[2] Le dernier raid effectué par des Zeppelin sur Londres se déroule dans la nuit du 18 au 19 octobre 1917, mais il faut attendre le 5 août 1918 avant que la dernière bombe lancée depuis un dirgeable ne frappe le territoire brintannique.

[3] Appellation donnée aux troupes d'aviation et de défense antiaérienne de l'armée impériale allemande à partir du 8 octobre 1916.

[4] HUGHES, Heather, Jan Smuts, the formation of the RAF and air policing, https://martinplaut.com/2018/04/04/jan-smuts-the-formation-of-the-raf-and-air-policing/

[5] Grade changé en celui d'*Air Vice-Marshal* le 1er août 1919. Trenchard sera promu *Air Marshal* dix jours plus tard, puis *Air Chief Marshal* le 1er avril 1922 et *Marshal of the Royal Air Force* le 1er janvier 1927.

[6] Celle-ci deviendra particulièrement redoutable durant la Seconde Guerre mondiale sous l'appellation de *Flak*, abréviation du mot ***Fl**iegerabwehr**k**anone* (canon de défense contre avions).

Au niveau de l'organisation et du développement technique, il laisse les coudées franches à Milch, devenu son adjoint, et surtout au *Generalleutnant* Walther Wever, premier commandant de la Luftwaffe.

Wever rejette les théories de Douhet, et définit une doctrine de *Luftkriegführung* (conduite de la guerre aérienne) en cinq points :

1. détruire les forces aériennes ennemies en bombardant leurs bases et usines d'aviation et en repoussant leurs raids contre le territoire allemand ;
2. empêcher les mouvements des armées de l'ennemi par la destruction de ses réseaux ferroviaire et routier ;
3. soutenir les opérations des forces terrestres indépendantes du réseau ferré, en l'occurrence, les troupes blindées et motorisées, en freinant l'avance de l'ennemi et en intervenant directement dans les opérations terrestres ;
4. soutenir les opérations sur mer en protégeant les bases de la marine allemande, en attaquant celles des flottes ennemies et en intervenant directement dans les batailles navales ;
5. stopper la production dans les usines d'armement de l'ennemi par des raids aériens.

Concernant le cinquième point, le bombardement stratégique des centres industriels peut devenir une option décisive à long terme, en fonction de la situation militaire, par exemple en cas d'enlisement du front, comme en 1914-1918. La liste des objectifs exclut le bombardement de la population, considéré comme un gaspillage de ressources et d'efforts, mais la doctrine permet des raids de représailles en cas d'attaque contre des objectifs civils en Allemagne. La destruction des armées ennemies reste l'objectif principal.

En 1934, sous l'impulsion de Wever, le RLM ordonne aux constructeurs Dornier et Junkers de développer un bombardier à long rayon d'action sous le nom générique d'Uralbomber. Les études se concrétisent en octobre 1936 et en mars 1937 par les prototypes des quadrimoteurs Dornier Do 19 et Junkers Ju 89, mais Wever est tué dans un accident d'avion le 3 juin 1936. Suivant les avis du *Generalleutnant* Albert Kesselring, chef d'état-major de la Luftwaffe, du *Generalleutnant* Ernst Udet, chef du *Technisches Amt*, et de Milch, à présent *General der Flieger*, Göring fait interrompre le développement de l'Uralbomber. Udet est convaincu que, devant la difficulté de mettre une bombe au but depuis une altitude élevée, il vaut mieux fabriquer des bombardiers en piqué, tandis que Milch estime que l'industrie allemande n'est pas en mesure de produire en grandes quantités des avions de la taille du Do 19 ou du Ju 89. Göring justifiera sa décision en disant : « Le *Führer* ne me demandera pas quelle taille ont nos bombardiers, mais combien nous en avons. » [7]

La mort de Wever laisse la Luftwaffe sans objectif clairement défini. Elle n'est pas assujettie au rôle d'appui des forces terrestres et elle n'a pas de mission stratégique particulière. Sa doctrine se situe quelque part entre les deux concepts et l'*Oberkammando der Wehrmacht* (OKW) s'en accommode, estimant que l'aviation doit être capable d'accomplir un large éventail de tâches,

[7] HOMZE, Edward, Arming the Luftwaffe, Lincoln(NE), University of Nebraska, 1976, p. 125.

[8] BUCKLEY, John (1998), Air Power in the Age of Total War, London, UCL Press,1988, pp. 85,86.

[9] Remplacé à ce poste par le *Generaloberst* Kesselring le 12 janvier 1940.

[10] Dowding est nommé *Air Chief Marshal* le 1er janvier 1937.

▶ Le Junkers Ju 89 est un des deux projets de bombardiers quadrimoteurs développés dans le cadre du programme Uralbomber bénéficiant du soutien de Wever. (MAP)

Page de gauche :
◀◀ Photo de gauche : Trois personnalités-clés de la Luftwaffe à l'époque de la bataille d'Angleterre, de gauche à droite, Hans Jeschonnek (chef d'état-major adjoint), Albert Kesselring (commandant de la *Luftflotte* 2) et Hermann Göring (commandant en chef). (NAC)

◀ Photo de droite : Le *Generalleutnant* Walther Wever, premier chef d'état-major de la Luftwaffe. Cet homme, intellectuellement brillant, disparaît prématurément dans un accident aérien, le 3 juin 1936, quinze mois après sa nomination, tuant dans l'œuf le bombardement stratégique allemand dont il était un chaud partisan. (Bundesarchiv - 141-1941-o.Ang.)

▼ Autre projet de bombardier lourd stratégique estampillé Wever, le développement du Dornier Do 18 Uralbomber sera également abandonné après la mort du général. (MAP)

plutôt qu'une mission spécifique. Ce choix doit encourager un emploi plus flexible de la puissance aérienne, tout en offrant aux forces terrestres les conditions d'une victoire décisive. Alors que de nos jours, beaucoup considèrent la Luftwaffe comme une force tactique, en septembre 1939, seuls 15 % de ses avions sont vraiment conçus pour l'appui au sol [8].
L'absence de bombardiers lourds est aussi attribuable au fait que beaucoup d'officiers de la Luftwaffe sont convaincus que les bombardiers moyens suffiront à lancer une offensive stratégique contre les ennemis les plus probables de l'Allemagne : la France, la Tchécoslovaquie et la Pologne. Un conflit contre la Grande-Bretagne confrontera les aviateurs allemands à un problème plus difficile à résoudre, mais bien que le *General der Flieger* Hellmuth Felmy, commandant la *Luftlotte* 2 [9], soit chargé de l'étude d'un plan de campagne contre les îles britanniques, celle-ci n'aboutira sur rien de concret. En septembre 1939, la Luftwaffe ne sera pas mieux équipée pour mener une campagne aérienne stratégique que ne le sera la RAF. Enfin, l'industrie de guerre allemande manque de matières premières et de matériaux stratégiques, pénurie dont la Luftwaffe, comme la Heer et la Kriegsmarine, fera les frais durant toute la guerre.

▲ L'*Air Chief Marshal* Sir Hugh Dowding, créateur du *Fighter Command* et chef de celui-ci durant la bataille d'Angleterre. (IWM)

DÉFENSE DE L'ESPACE AÉRIEN BRITANNIQUE

Sérieusement réduite après l'Armistice, la RAF vivote dans les années 1920 et au début des années 1930. Ses principales activités guerrières consistent en des actions de police et de contre-insurrection dans la North-West Frontier Province aux Indes et dans d'autres colonies. L'arrivée au pouvoir des nazis en Allemagne et la montée en puissance de la Wehrmacht poussent le gouvernement de Londres à autoriser la modernisation et l'expansion des forces armées.
En 1936, la RAF est restructurée en un *Bomber Command*, un *Coastal Command*, un *Training Command* et un *Fighter Command*. Ce dernier est confié à l'*Air Chief Marshal* [10] (ACM) Sir Hugh Dowding, que son manque d'humour a fait surnommer « Stuffy », tant parmi ses subordonnés que dans les milieux officiels. Établissant son QG à Bentley Priory, au nord-ouest de Londres, Dowding sait qu'il devra construire le *Fighter Command* en partant de pratiquement rien, qu'il lui faudra surmonter de nombreux obstacles et tordre le cou à des croyances à la peau dure. L'un de ses principaux adversaires est le Premier ministre Stanley Baldwin, convaincu de la supériorité du bombardier. Puisque celui-ci passera de toute façon, pourquoi investir dans des chasseurs, à l'utilité douteuse ? Heureusement, à partir de décembre 1937, Dowding bénéficie du soutien de Sir Thomas Inskip, ministre en charge de la coordination des plans de défense. Dowding est convaincu que des chasseurs prévenus à temps peuvent décoller, gagner une altitude supérieure à celle des bombardiers et les y attendre. Une fois leur gibier en vue, les chasseurs piquent pour transformer leur avantage de l'altitude en vitesse, afin de rattraper et d'abattre les avions ennemis.

Avertir les pilotes de chasse de l'imminence d'une attaque, c'est initialement la tâche du seul *Observer Corps*, fondé en 1925. Ce réseau de guet et d'alerte, composé pour l'essentiel de volontaires civils servant bénévolement, s'est développé, jusqu'à couvrir toute l'Angleterre en 1936 et la quasi-totalité du territoire britannique en septembre 1939. Ses postes d'observation disposent d'une liaison téléphonique et rapportent tout survol d'avions à un *Sector Control*, dépendant d'un *Group Control*, lui-même subordonné au QG du *Fighter Command*. Dans ces centres de contrôle, les informations sont analysées en vue de déterminer les intentions de l'ennemi, puis les *Squadrons* de chasse les mieux placés pour assurer l'interception sont alertés.

Les postes de guet de l'*Observer Corps* manquant de portée, à partir de 1934, des essais sont effectués avec des miroirs acoustiques pour détecter les bruits de moteurs d'avions hostiles avant qu'ils n'arrivent en vue des observateurs, mais les résultats ne sont guère probants et c'est une autre invention qui va révolutionner la surveillance de l'espace aérien britannique et ses voies d'approche : la *Radio Detection Finding* (RDF ou relèvement de position par radio), connue à partir de 1942 sous son appellation américaine de *Radio Detection and Ranging* (*Radar* ou détection et estimation de la distance par radio).

Dans les années 1920, des histoires circulent au sujet d'un « rayon de la mort » capable d'arrêter des moteurs d'avions en vol, voire de tuer des pilotes. Début 1935, un comité formé sous la présidence de Sir Henry Tizard étudie les possibilités d'améliorer la défense de l'espace aérien britannique. Il s'intéresse à cette trouvaille et contacte Robert Watson-Watt, un spécialiste des ondes radio travaillant pour les services météorologiques, qui charge son adjoint Arnold Wilkins d'effectuer quelques calculs. Ceux-ci démontrent que le « rayon de la mort » reste du domaine de la science-fiction, mais que des avions en vol peuvent être détectés par des ondes radio.

RDF ET *CHAIN HOME*

L'affaire intéresse au plus haut point le comité Tizard et l'*Air Member for Supply and Research* de l'*Air Council* [11], qui n'est alors autre que Dowding. Une démonstration effectuée en sa présence le 26 février 1935 le convainc des possibilités du système et il fait libérer les fonds nécessaires au développement de la RDF qui, lors de nouveaux essais durant l'été suivant, détecte des avions jusqu'à une distance de 100 km. Des plans sont dressés pour édifier une chaîne de stations de RDF, séparées par des intervalles de 40 km le long de la côte orientale de la Grande-Bretagne. L'ensemble prend l'appellation de *Chain Home*.

En septembre 1939, celle-ci couvre seulement les côtes Sud et Est de la Grande-Bretagne, approximativement d'Aberdeen jusque Portsmouth. Les îles Shetland sont également couvertes, en raison de la présence de la base navale de Scapa Flow, mais il subsiste une brèche entre Aberdeen et Lossiemouth. En juillet 1940, ladite brèche a été comblée et au sud, le cordon a été prolongé vers l'ouest, jusque Land's End, la pointe sud-ouest de l'Angleterre.

Cependant, la *Chain Home* n'est efficace que contre des avions volant à des altitudes supérieures à 5 000 pieds. Aussi, durant la « Drôle de guerre », une *Chain Home Low* a été mise en place, avec des radars capables de détecter des avions à des altitudes variant de 500 à 5 000 pieds. Le dispositif comporte 45 stations, avec une concentration plus importante dans le sud-est de l'Angleterre. La portée à basse altitude est d'environ 65 km, mais elle en atteint 250 à 21 000 pieds. Au-dessus de 26 000 pieds, la couverture reste médiocre. Quand une formation ennemie arrive à une altitude 13 000 à 16 500 pieds, le délai est tout juste suffisant pour faire décoller les chasseurs et

◤◤ Page de gauche, en haut :
Les volontaires du *Royal Observer Corps* joueront un rôle très important dans la bataille. Leurs observations visuelles permettront souvent de pallier les insuffisances de la *Chain Home*. Civils à mi-temps ou militaires retraités, ils venaient de tous les milieux et s'installaient comme et où ils pouvaient, l'essentiel étant d'être à côté d'un poteau téléphonique. (IWM)

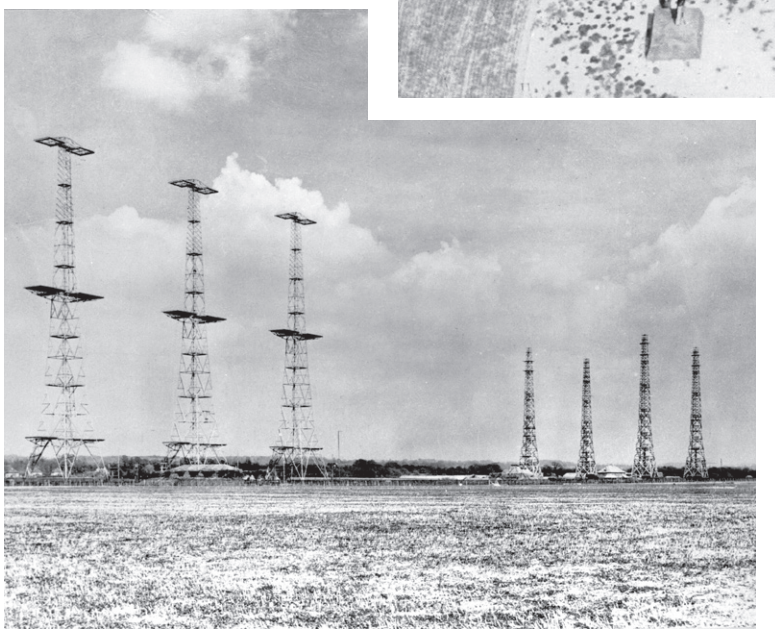
◣◣ Page de gauche, en bas :
Miroirs acoustiques durant l'entre-deux-guerres. Bien que les armées de plusieurs pays utilisent ce type de matériel pour détecter des avions en approche, les résultats ne sont pas toujours convaincants. (DR)

[11] L'*Air Council* comprend des membres civils et militaires. Il peut être considéré comme le conseil d'administration de la RAF.

[12] À ne pas confondre avec son homonyme portant le numéro *LZ-127*. Après la destruction du *Hindenburg*, les États-Unis refusant de fournir à l'Allemagne l'hélium nécessaire pour faire voler ses dirigeables et l'hydrogène étant désormais jugé trop dangereux à l'emploi, les deux derniers dirigeables ont été retirés du transport de passagers. Göring les fera démanteler en 1940 pour récupérer l'aluminium.

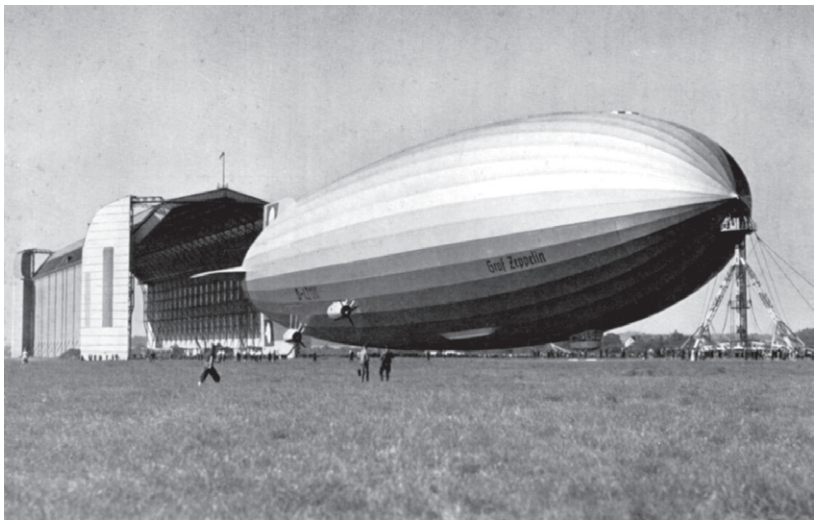
◥ Une des antennes de la *Chain Home*. Ces pylônes, dont les premiers sont édifiés le long de la côte orientale de la Grande-Bretagne, intriguent fortement les spécialistes allemands des télécommunications. (DR)

▼ Une station de radar typique, avec, à gauche, les antennes émettrices et, à droite, les antennes réceptrices. Le faible encombrement du dispositif rendait leur destruction difficile – mais pas impossible – et les Allemands commirent l'erreur de cesser leurs attaques contre ce point névralgique de la défense anglaise. (DR)



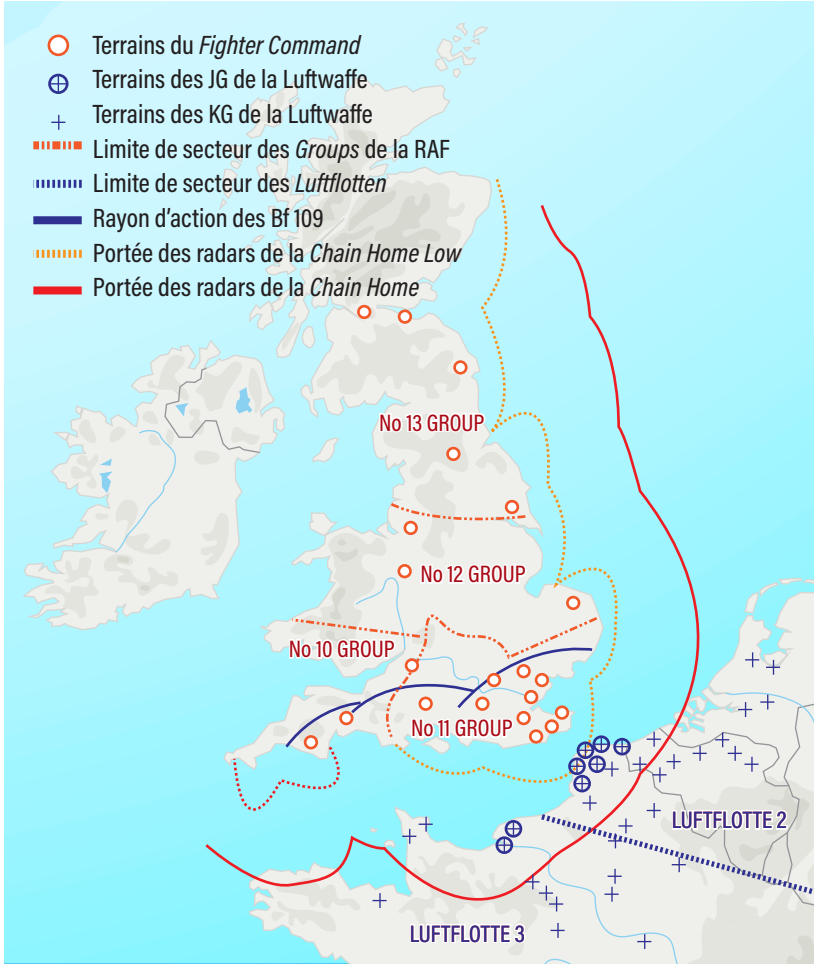
les faire grimper à l'altitude voulue pour une interception. La présence des grandes antennes de la *Chain Home* attire l'attention du *Generalmajor* Wolfgang Martini, chef du *Narchrichtenwesen* (service des transmissions) de la Luftwaffe qui, depuis quelque temps, effectue ses propres essais dans le domaine des radars. Transformé en laboratoire de surveillance et de mesure radio après la destruction du *LZ-129 Hindenburg* à Lakehurst, le dirigeable *LZ-130 Graf Zeppelin* **[12]** est envoyé en mission d'espionnage. Les 3 et 4 août 1939, il longe la côte orientale britannique jusqu'à Scapa Flow, dans l'espoir d'en apprendre davantage sur les installations de RDF.

En dehors de son équipage, le dirigeable emporte 28 spécialistes des transmissions et ondes radio ainsi qu'un équipement de mesure. Parvenu à hauteur d'Aberdeen, le commandant Albert Sammt fait couper les moteurs et laisse le dirigeable dériver vers l'ouest. Contacté par radio par les autorités britanniques, il prétexte des problèmes de moteur.



▲ Le dirigeable *LZ-130 Graf Zeppelin* est remis en service pour tenter d'en apprendre davantage sur le RDF britannique. La mission sera un échec. (DR)

Un Miles Magister et un Avro Anson viennent tourner autour du *Graf Zeppelin* puis rentrent, tandis que le dirigeable repart au bout de quelque temps. Il passe à proximité de Scapa Flow avant de remettre le cap sur l'Allemagne.
À son arrivée au-dessus de Francfort, Sammt apprend que le survol non autorisé de l'Écosse et des Shetland a causé un incident diplomatique et qu'une délégation britannique veut inspecter le dirigeable. Au sol, les autorités de l'aéroport invoquent la mauvaise météo pour faire atterrir le *Graf Zeppelin* à l'écart. Lorsque la délégation britannique arrive sur place, les équipements de mesure et leurs servants ont déjà été déchargés et emmenés. Les inspecteurs ne trouvent rien de suspect, mais aucune mesure probante n'a été effectuée durant le vol et la mission est un échec.



HURRICANE ET SPITFIRE

En 1935, la défense de l'espace aérien britannique repose toujours sur des chasseurs biplans, armés de deux ou quatre mitrailleuses de 7,7 mm. Des appareils plus modernes sont en commande, mais leur développement est attribuable autant à des péripéties romanesques et des exploits individuels qu'aux prévisions officielles. Deux chasseurs sortent de ce parcours tortueux : le Hurricane et le Spitfire.
L'histoire de ce dernier débute en 1931, alors que la Luftwaffe n'est pas encore sortie de la clandestinité. En 1927 et 1929, la RAF a remporté la coupe Schneider, une course internationale pour hydravions, dont le trophée est convoité dans d'autres pays, comme les États-Unis et l'Italie. Une troisième victoire en 1931 permettrait au Royaume-Uni de conserver définitivement le trophée, mais le gouvernement refuse d'avancer les crédits pour une nouvelle participation. Lady Houston, une vieille dame fortunée [13], estime qu'il est de son devoir de soutenir la défense du pays et verse les fonds nécessaires. Le Supermarine S6B gagne la coupe et permet à Reginald J. Mitchell, directeur des études de la société, de sortir de l'ombre.
Durant des vacances en Allemagne, Mitchell a constaté l'enthousiasme avec lequel les habitants soutiennent leur aviation et il est rentré très inquiet en Angleterre. Pour lui, il ne fait aucun doute que les Allemands réarment et il se lance dans le développement d'un nouveau chasseur répondant à la spécification F.7/30 de l'*Air Ministry*. Il en résulte le modèle 224, un monoplan à train fixe, mais le biplan Gloster Gladiator lui est préféré. Mitchell et son équipe poursuivent les travaux et conçoivent un avion caractérisé par un moteur Rolls-Royce Merlin, un train d'atterrissage rentrant, un habitacle fermé et une aile de forme elliptique. Le 6 mars 1936, le prototype du Spitfire effectue son premier vol mais, de santé fragile, épuisé par son travail acharné, Mitchell s'éteint le 11 juin 1937, âgé de 42 ans.
Quant au Hurricane, on le doit à Sydney Camm, de chez Hawker, heureux d'enfin échapper à la domination du biplan, lorsqu'en 1934, l'*Air Ministry* émet la spécification F.5/34. Il en résulte une version monoplan à train fixe du Hawker Fury, armé de quatre mitrailleuses de 7,7 mm, mais le projet ne dépasse pas le stade de la planche à dessins. Les travaux se poursuivent par l'intégration d'un moteur Merlin, d'un habitacle fermé et d'un train d'atterrissage escamotable. Une maquette en bois est prête en janvier 1935 et, tout en demandant plusieurs modifications, l'*Air Ministry* rédige la spécification F.36/34, pratiquement sur base de la proposition de Hawker. Le prototype effectue son vol inaugural le 6 novembre 1935.
Bien que 600 Hurricane soient commandés en juin 1936, la décision de remplacer le moteur Merlin I par un Merlin II retarde la production et ce n'est qu'en décembre 1937 que le No 111 *Squadron*, première unité dotée du nouveau chasseur, reçoit ses quatre premières machines. Quant au Spitfire, il est commandé en 310 exemplaires, également en juin 1936, mais en raison de la capacité de production réduite de Supermarine, une filiale de Vickers, il faut recourir à l'assistance de plusieurs sous-traitants en attendant d'ouvrir une nouvelle usine à Castle Bromwych. Ceci provoque également des retards et ce n'est que le 4 août 1938 que les premiers Spitfire sont remis au No 19 *Squadron*.
Au départ, les deux nouveaux chasseurs sont munis d'une hélice bipale en bois à pas fixe, ce qui se compare

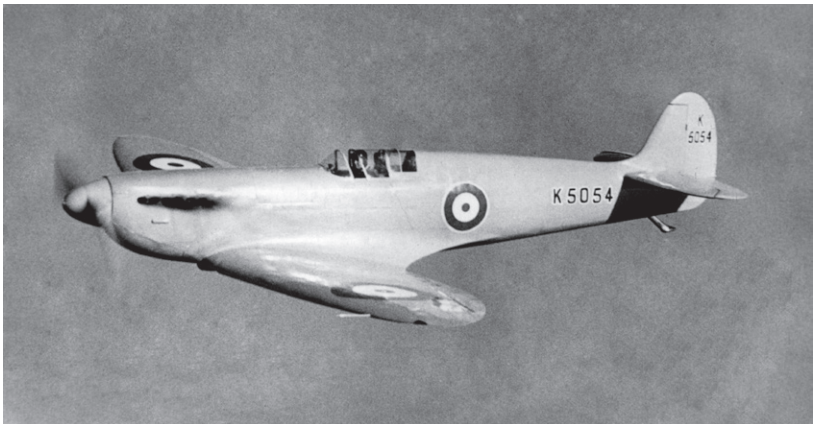
à rouler sur un vélo sans vitesses. Assez rapidement, cette hélice en bois est remplacée par une hélice de Havilland tripale à deux pas, augmentant les performances en montée, mais obligeant toujours le pilote à surveiller le régime de son moteur, particulièrement en piqué, pour éviter qu'il ne s'emballe sous l'effet de l'accroissement de vitesse. La solution consistera en l'adoption d'une hélice Rotol à vitesse constante et à pas variable. Entre juin et la mi-août 1940, tous les Spitfire et Hurricane seront équipés de l'hélice Rotol ou d'une hélice de Havilland modifiée.

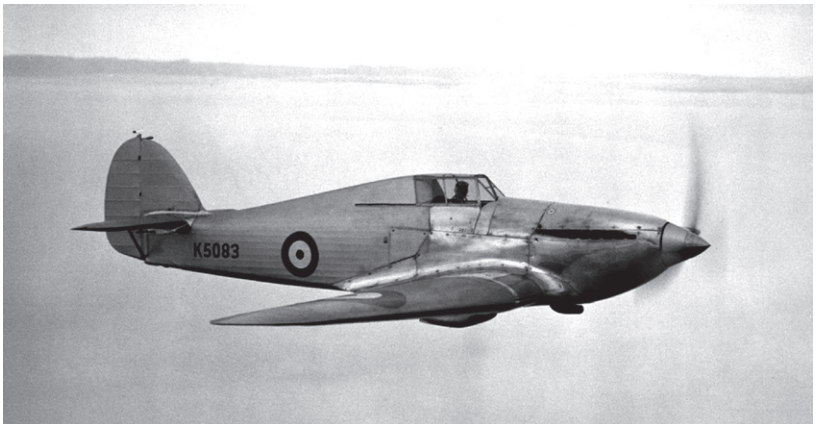
UN COMBAT DE TOUS LES JOURS

Dowding doit aussi se quereller avec les services administratifs. Lorsqu'il demande que ses aérodromes soient dotés de pistes en béton, permettant une utilisation par tous les temps, l'*Air Ministry* s'y oppose, prétextant que les terrains en deviendront trop difficiles à camoufler. Dowding est donc contraint d'expérimenter différents types d'herbe afin de trouver celle convenant le mieux jusqu'à ce que, peu avant que n'éclate la guerre, il n'obtienne satisfaction.
Il rencontre la même incompréhension lorsqu'il demande des parebrises à l'épreuve des balles sur ses chasseurs. À bout d'arguments, il finit par lancer « Si les gangsters de Chicago disposent de voitures dont les vitres résistent aux balles, je ne vois pas pourquoi mes pilotes ne bénéficieraient pas du même avantage. » [14]
Les chasseurs britanniques auront des parebrises à l'épreuve des balles.
Dowding sait que s'il froisse trop de susceptibilités, il sera mis à la retraite d'office, tout comme il sait qu'un peu de flexibilité avantagerait sa carrière, mais rien ne le détourne de son objectif : faire du *Fighter Command* un outil efficace et fiable. Alors qu'en 1937, il devrait assumer la fonction de *Chief of the Air Staff*, son allergie à la doctrine officielle, selon laquelle le bombardier passera toujours, le fait écarter au profit de Cyril Newall,

▲ Le prototype F.37/34 peu après sa sortie d'usine : le Spitfire est né. L'avion devait recevoir un système de refroidissement par évaporation dans le bord d'attaque des ailes, qui ne sera jamais installé. (IWM)

▼ Le prototype du Spitfire *Serial* K5054 en vol dans sa livrée gris bleu clair peinte par des spécialistes de Rolls-Royce, division automobile, après un minutieux masticage et ponçage des joints. (IWM)





▲ Le prototype du Hawker Hurricane. Les premiers exemplaires de série ont toujours des ailes partiellement entoilées, mais celles-ci recevront un revêtement entièrement métallique durant la « Drôle de guerre ». (DR)

◀ L'*Air Chief Marshal* Sir Cyril Newall, *Chief of the Air Staff* à partir de septembre 1937. (DR)

plus jeune en grade que lui, mais plus conforme aux vues politiques et militaires. Newall le soutiendra toutefois dans plusieurs de ses exigences et, lorsque Dowding atteindra la limite d'âge en juin 1939, il lui demandera de prolonger son temps de service. Dowding acceptera et, le 5 juillet 1940, à dix jours de son départ définitif, Churchill exigera qu'il reste jusqu'en octobre, une décision pleine de bon sens. ■

[13] Née Fanny Lucy Radmall en 1857, dans une famille fortunée, elle épouse en troisièmes noces, à plus de 60 ans, Sir Robert Houston, armateur et membre du Parlement britannique. Elle mourra en 1936, âgée de 79 ans.

[14] BISHOP, Edward, La bataille d'Angleterre, Spitfire contre Messerschmitt, Verviers, Éditions Marabout, 1968, p. 36.

Le *Major* Klaus Uebe (à gauche) prend le commandement du III./KG 2 sur Do 17 à la suite du *Major* Adolf Fuchs, blessé sur l'Angleterrre le 31 août 1940. On le voit ici discuter avec des officiers de la Regia Aeronautica. (Coll. C. Goss)

ET MAINTENANT, QUE FAIRE ?

LA SITUATION MILITAIRE ET POLITIQUE, FIN JUIN 1940

La bataille d'Angleterre était-elle le prélude à une invasion du territoire britannique ? Depuis quelques années, les historiens ont de sérieux doutes à ce sujet.

LE 20 mai 1940, après leur percée dans les Ardennes, les *Panzer* atteignent les côtes de la Manche, encerclant une part importante des forces françaises, la *British Expeditionary Force* (BEF) et l'armée belge. L'armée néerlandaise a déjà capitulé et les Belges suivent le 28 mai. Entre le 26 mai et le 4 juin, plus de 338 000 hommes [1], dont 225 000 Britanniques, sont évacués depuis Dunkerque, mais la BEF a abandonné sur place tout son matériel lourd et il ne reste plus au Royaume-Uni que quelques pièces d'artillerie et quelques chars, en nombre insuffisant pour rééquiper les divisions sauvées. Signé le 22 juin, un armistice franco-allemand entre en vigueur trois jours plus tard

PERTES

Le *Fighter Command* n'est pas sorti intact de la campagne de France. Bien qu'il ait gardé en Grande-Bretagne tous ses Spitfire, durant la « Drôle de guerre », Dowding a dû envoyer en France plusieurs *Squadrons* de Hurricane, dans le cadre de la composante aérienne de la BEF ou dans celui de l'*Advanced Air Striking Force* (AASF) [2]. Le 13 mai, après le début de l'offensive allemande à l'ouest, il a reçu l'ordre d'envoyer 32 Hurricane supplémentaires et le lendemain, répondant à un appel urgent de Paul Reynaud, président du Conseil français, il a lui été demandé d'en

◀ Préparatifs de départ en mission sur un Hawker Hurricane Mk. I du No 501 *Squadron* à Bétheniville, en France, durant la « Drôle de guerre ». (IWM)

▼ Piloté par le *Pilot Officer* Kenneth Hart, ce Spitfire I du No 65 *Squadron* a effectué un atterrissage d'urgence sur une plage près de Dunkerque durant l'évacuation de la *British Expeditionary Force*. (DR)

envoyer 120 de plus. Épouvanté par l'accroissement des pertes subies en France, – 250 Hurricane entre le 8 et le 18 mai – Dowding a demandé à être entendu par Churchill et le *War Cabinet*. Un rapport déjà entre les mains du Premier ministre stipule : « Tant que notre aviation existe, il doit être possible, en ajoutant son action à celle de la *Royal Navy*, d'empêcher les Allemands de réussir un débarquement sérieux. Mais si l'Allemagne acquiert la supériorité aérienne totale, la *Royal Navy* ne pourra contenir le débarquement que pendant un certain temps, sûrement pas indéfiniment. Dans ces circonstances, notre armée de terre ne pourrait suffire à supporter le choc. Le point essentiel est donc celui de la maîtrise de l'air. Une fois que l'Allemagne en disposera, elle pourra essayer de nous conquérir uniquement avec ses avions. Nous devrions être capables d'infliger à l'ennemi, de jour, des pertes telles que les dégâts s'en trouvent limités sur notre territoire mais, de nuit, nous ne pouvons pas avoir la certitude d'épargner des dommages importants à nos grands centres industriels. Et si l'ennemi décide de diriger ses attaques nocturnes contre nos usines d'aviation, il est probable qu'il leur causera de tels dommages qu'elles seront peut-être obligées de cesser le travail. » **[3]**
Dowding ne peut permettre que les forces qu'il lui reste, dont seulement 39 *Squadrons* de Hurricane et de Spitfire à ce moment, soient dilapidées dans une vaine tentative de sauver la situation en France.

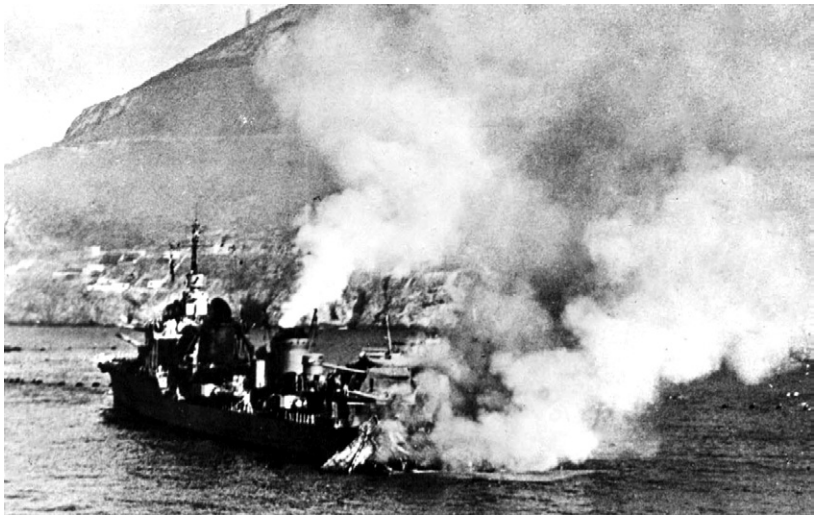
[1] En 1997, Robert Jackson avancera même le chiffre de 366 161 hommes évacués.

[2] L'*Advanced Air Striking Force* ou AASF comprend les *Squadrons* de Fairey Battle du No 1 *Group* et deux *Squadrons* de Hurricane. Au départ, sa mission était d'attaquer les centres industriels allemands depuis le territoire français, ce qui ne se fera pas, par crainte de représailles contre le territoire britannique.

[3] BISHOP, Edward, La bataille d'Angleterre, Spitfire contre Messerschmitt, Verviers, Éditions Marabout, 1968, p. 40

▲ Rassemblement de chalands à Wilhelmshaven, en juillet 1940. Rien n'avait été vraiment prévu pour l'invasion des îles Britanniques et les barges qui auraient dû transporter hommes et matériel lourd de l'autre côté de la Manche étaient pour le moins peu adaptées à la tâche qui leur était dévolue. (Bundesarchiv 101II-MN-1369-10A-Schwarz)

▼ Le 9 octobre 1940, des chasseurs alpins de la 1. *Gebirgsdivision* regardent avec circonspection dans le port de Fécamp les frêles esquifs censés les emmener en Angleterre. (Bundesarchiv Bild 146-1970-084-11-Hecht)



▲ Le contre-torpilleur *Mogador* gravement endommagé par les tirs de la flotte britannique à Mers-el-Kébir. Le drame du 3 juillet 1940 démontre la volonté britannique de poursuivre le combat contre l'Allemagne nazie. (Coll. Association des anciens marins et des familles des victimes de Mers-el-Kébir)

Disposant de seulement 1 300 pilotes, plus 150 non confirmés, il faut aussi qu'il économise ceux-là. Il démontre au Premier ministre que si les pertes continuent à s'accumuler à ce rythme, il ne lui restera bientôt plus un seul Hurricane. Le 19 mai, Churchill décide d'arrêter l'envoi de *Squadrons* de chasse en France. En revanche, le *Fighter Command* couvrira l'évacuation de Dunkerque. Dowding respire, mais même ainsi, 430 Hurricane et Spitfire sont perdus entre le 10 mai et la fin de l'opération « Dynamo ».

De l'autre côté de la Manche, à Paris, l'*OKW* s'interroge sur l'étape suivante des hostilités. Sa structure ne lui permet pas de prendre la moindre initiative sans l'accord de Hitler, mais celui-ci tergiverse. Du bout des lèvres, il ordonne de préparer l'invasion des îles Britanniques, mais il n'y croit pas. À ce sujet, Williamson Murray écrit : « Les discussions et la mise au point de la stratégie allemande tout au long de l'été 1940 reflètent d'une manière éclatante une impuissance à en appréhender les principes fondamentaux. La Kriegsmarine a dilapidé ses forces en engageant ses croiseurs de bataille dans des opérations sans aucune portée stratégique au large des côtes norvégiennes durant le printemps. La Heer a mis sur pied un plan d'invasion de l'Angleterre, baptisé « Seelöwe », que l'on peut qualifier charitablement de boiteux et ignorant l'état général des forces navales disponibles. À la remorque de Göring, la Luftwaffe passe tout l'été à se désintéresser des problèmes opérationnels que pose une traversée de la Manche par des forces terrestres, persuadée que sa victoire contre la RAF rendra l'invasion inutile. » **[4]**

INVASION À CONTRECŒUR

Hitler n'a envie ni d'envahir l'Angleterre, ni même de la vaincre militairement. Il préfèrerait un *modus vivendi* avec un adversaire pour lequel il ressent le plus grand respect, un partage du monde laissant à l'Allemagne l'Europe continentale, à l'Angleterre son empire. Cela lui laisserait les mains libres pour intervenir à l'est. Mais il a mal jugé Winston Churchill qui, devenu Premier ministre le 10 mai, a parfaitement jaugé son adversaire. Ce sera une lutte à mort pour la survie non seulement de la Grande-Bretagne, mais aussi du monde libre. Il l'exprime dans son premier discours devant la Chambre des Communes : « Je n'ai rien à offrir, hormis du sang, du labeur, des larmes et de la sueur. »

Le nouveau Premier ministre ne fait pas l'unanimité parmi le monde politique britannique. Le 20 mai, dans le plus grand secret, Lord Halifax, secrétaire d'État au *Foreign Office*, demande à Birger Dahlerus, un homme d'affaire suédois, de contacter Göring afin d'entamer des négociations avec les Allemands. Une semaine plus tard, il propose au *War Cabinet* de tenter de négocier avec l'aide des Italiens, toujours neutres, mais cette proposition est rejetée par Churchill, qui bénéficie du soutien de la majorité.

Le 3 juillet, comme pour ôter toute illusion à Hitler, Churchill ordonne d'attaquer la flotte française à Mers-el-Kébir lorsque l'amiral Marcel Gensoul refuse de conduire ses navires sous escorte de la *Royal Navy* vers un port britannique ou vers les Antilles françaises. Un millier de marins français sont tués, mais le message est clair : ceux qui ne sont pas avec l'Angleterre sont contre elle. C'est aussi un signal à destination des États-Unis : nous sommes décidés à nous battre jusqu'au bout, alors aidez-nous.

Le 19 juillet, Hitler s'adresse au *Reichstag*. Appelant « à la raison et au bon sens », il déclare qu'il « ne voit aucune raison de poursuivre cette guerre », mais il ne propose pas de véritables négociations. À Londres, son discours est perçu comme un ultimatum et rejeté. Le *Führer* doit se rendre à l'évidence : Churchill ne négociera pas avec lui.

▲ Adolf Hitler et Hermann Göring avant la Seconde Guerre mondiale. La vanité du maître de la Luftwaffe poussera le *Führer* à renoncer à un débarquement en Angleterre auquel, de toute façon, il ne croyait pas vraiment. (NAC)

Le 11 juillet, le *Generaloberst* Franz Halder, chef d'état-major de la Heer, a déjà présenté un plan prévoyant de prendre pied avec une vingtaine de divisions en Angleterre. Pour lui, la traversée de la Manche ne représente guère plus que le franchissement d'une très large rivière mais, du côté de la Kriegsmarine, le *Großadmiral* Erich Raeder est moins convaincu. D'abord, il fait remarquer qu'avec leurs moyens limités, ses marins ne pourront pas protéger efficacement tous les sites de débarquement contre une possible action de la *Royal Navy*. Ensuite, une condition préalable à l'intervention de ses navires, c'est l'élimination de la RAF. Lentement mais sûrement, le *Führer* et l'*OKW* glissent vers une solution « tout aérienne ».

Trop heureux de l'opportunité qui s'offre, Göring fanfaronne : « sa » Luftwaffe mettra l'Angleterre à genoux, rendant inutile un débarquement. « *Bomben auf Engeland!* » devient le refrain à la mode et, selon le *Generalmajor* Walter Warlimont, du *Wehrmachtführungsamt*, Hitler n'est que trop disposé à accepter toute objection à un débarquement.

MISSION DE LA LUFTWAFFE

Le 24 juillet, l'*Oberkommando der Luftwaffe* (OKL) dresse un ordre d'opérations en quatre points :

1. acquérir la supériorité aérienne, en détruisant la *RAF* au sol, dans les airs et en attaquant l'industrie aéronautique britannique ;
2. préparer l'invasion en attaquant la flotte britannique ;
3. établir un blocus commercial en attaquant les communications maritimes, les ports et les dépôts de toute nature ;
4. lancer des raids de terreur sur les principaux centres urbains britanniques, en représailles à d'éventuelles attaques de la RAF sur des villes allemandes.

La Luftwaffe maitrise mal le concept de supériorité aérienne. Depuis l'invasion de la Pologne, elle s'en tient à la théorie du *große Schlag* (le grand coup), qui vise à détruire les forces aériennes adverses durant un engagement décisif. Mais en cet été 1940, elle tombe sur un adversaire qu'elle ne domine pas outrageusement sur les plans numérique, technique et tactique. Contrairement aux adversaires vaincus jusqu'ici, la RAF peut compter sur de solides ressources industrielles, qui lui permettent de reconstituer ses forces.

Grâce à son réseau RDF, le *Fighter Command* prive la Luftwaffe de toute chance d'obtenir l'effet de surprise, tandis que son réseau de contrôle **[5]** permet de regrouper ses *Squadrons* sur les zones sensibles de la bataille. En raison du faible rayon d'action du Messerschmitt Bf 109 E, il peut même accepter ou refuser le combat et mettre ses unités à l'abri en les repliant au nord de Londres, afin de les reconstituer ou les mettre au repos avant de les lancer dans la bataille décisive, au cas où l'invasion se matérialiserait. ■

◀ Décollage de la 5./JG 53 depuis Cherbourg, avec, en tête, le Bf 109 E « 1 gris » du *Staffelkapitän*, peut-être l'*Oberleutnant* Kurt Brändle, qui a pris le commandement de l'escadrille, début octobre. (Archives Aérojournal)

[4] MURRAY, Williamson, Luftwaffe, Strategy for Defeat, 1939-1945, Royston, Eagle Editions Ltd, 2001, p.44

[5] Voir chapitre suivant.

Bel alignement de Spitfire I du No 19 *Squadron* avant la Seconde Guerre mondiale ou au tout début de celle-ci. Ces avions ont toujours les hélices bipales en bois et à pas fixe. (DR)

FIGHTER COMMAND VS LUFTWAFFE

FORCES EN PRÉSENCE

En juillet 1940, de part et d'autre de la Manche, Allemands et Britanniques affutent leurs armes pour la mêlée qui s'annonce. Coup d'œil sur les moyens respectifs.

Pour les Britanniques, même s'il y a déjà des combats aériens durant la majeure partie de juillet 1940, la bataille d'Angleterre débute véritablement le 8 août. Ce jour-là, la Luftwaffe lance des attaques d'une ampleur sans précédent, forçant le *Fighter Command* à effectuer 621 sorties.

FIGHTER COMMAND, ÉTÉ 1940

Ce même 8 août, les moyens de la chasse britannique s'élèvent à 28 *Squadrons* de Hurricane et 19 de Spitfire. À ceux-ci s'ajoutent deux *Squadrons* de Boulton Paul Defiant, dont les quatre mitrailleuses de 7,7 mm sont rassemblées dans une tourelle dorsale. Durant les combats de Dunkerque, leur relative ressemblance avec le Hurricane a valu une mauvaise surprise à quelques pilotes de Messerschmitt Bf 109 ou Bf 110 venus se glisser dans leur sillage, mais les Allemands en ont tiré les leçons qui s'imposent. Le Defiant ne dispose d'aucun armement fixe tirant vers l'avant. En raison du poids de sa tourelle et du mitrailleur, il est moins rapide et moins manœuvrier que le Bf 109 et même le Bf 110. Il reste au *Fighter Command* un seul *Squadron* de biplans Gloster Gladiator en métropole, et personne ne sera assez fou pour l'envoyer au combat. Il sera transformé sur Hurricane au début de 1941. Enfin, il y a le Blenheim IF, un bombardier léger modifié en chasseur en le munissant d'une baignoire ventrale contenant quatre mitrailleuses de 7,7 mm. Il ne participera pas aux combats de jour et les six *Squadrons* qui en sont équipés jetteront les bases de la chasse de nuit britannique, inexistante au début de l'été 1940. Le *Fighter Command* est subdivisé en cinq *Groups*, dont le No 60 gère les installations de la *Chain Home*. Les quatre autres se partagent les *Squadrons* de chasseurs et les aérodromes depuis lesquels ils opèrent.

- Le No 10 *Group* couvre le sud-ouest de l'Angleterre avec 9 *Squadrons*, dont 4 de Spitfire et 3 de Hurricane.
- Le No 11 *Group* est en charge de Londres et du sud-est de l'Angleterre avec 21 *Squadrons*, dont 6 de Spitfire et 13 de Hurricane.
- Le No 12 *Group* protège les Midlands et l'East Anglia avec 14 *Squadrons*, dont 6 de Spitfire et 5 de Hurricane.
- Le No 13 *Group* est responsable de la protection du nord de l'Angleterre et de l'Écosse avec 12 *Squadrons*, dont 3 de Spitfire et 7 de Hurricane.

Un No 14 *Group* a été constitué le 25 juin 1940 pour reprendre le contrôle de la moitié Nord de l'aire de responsabilité du No 13 *Group*. Cette restructuration sera sans effet sur le déroulement de la bataille d'Angleterre, la Luftwaffe ne lançant aucune incursion chez le No 14 *Group*. Quant au No 13 *Group*, Dowding y puisera des renforts pour le No 11 *Group*, supportant l'essentiel de la pression de la Luftwaffe, et y enverra les *Squadrons* ayant besoin de repos ou de se reconstituer. Il lui laissera toutefois des forces suffisantes pour faire face à une attaque venant de Norvège ou du Danemark.

Depuis avril 1940, le No 11 *Group* est aux ordres de l'*Air Vice Marshall* (*AVM*) Sir Keith Park, un Néo-zélandais qui a occupé diverses fonctions dans la RAF durant les années 1920 et 1930, y compris celle de chef d'état-major de Dowding pendant la « Drôle de guerre ». Il a largement contribué au développement des tactiques et procédés de combat du *Fighter Command* et il partage les vues de son chef. Commandant le No 12 *Group*, l'*AVM* Sir Trafford Leigh Mallory est un homme ambitieux, qui lorgne le commandement du No 11 *Group*. Lorsque Dowding confie celui-ci à Park, il ne le pardonne ni à l'un ni à l'autre, et il se développera entre les deux commandants de *Group* une rivalité féroce, qui ne sera pas sans conséquence durant la bataille d'Angleterre.

▲ L'*Air Vice-Marshal* Sir Keith Park, *Air Officer Commanding* le No 11 *Group* du *Fighter Command*.

▼ Trois Boulton Paul Defiant du No 264 *Squadron* survolent la campagne du Kent. En tête, le N1535/A du *Squadron Leader* P. Hunter, suivi du L7026/V et du L6957/T. C'est à bord du N1535 que disparaîtra le charismatique chef du No 264, le 24 août 1940. Le Defiant est tout bonnement incapable d'affronter le Bf 109 E et il sera rapidement retiré des opérations diurnes. (IWM)

ORDRE DE BATAILLE DU RAF FIGHTER COMMAND / 8 AOÛT 1940 À ZÉRO HEURE

10 *Group*

RAF PEMBREY
92 Spitfire Pembrey

RAF FILTON
87 Hurricane Exeter
213 Hurricane Exeter

RAF ST. EVAL
234 Spitfire St. Eval
247 Gladiator Roborough

RAF MIDDLE WALLOP
152 Spitfire Warmwell
238 Hurricane Middle Wallop
604 Blenheim Middle Wallop
609 Spitfire Middle Wallop

11 *Group*

RAF TANGMERE
43 Hurricane Tangmere
145 Hurricane Tangmere
601 Hurricane Tangmere

RAF NORTHOLT
1 Hurricane Northolt
257 Hurricane Northolt

RAF DEBDEN
17 Hurricane Debden
85 Hurricane Martlesham

RAF NORTH WEALD
25 Blenheim Martlesham
56 Hurricane Rochford
151 Hurricane North Weald

RAF HORNCHURCH
41 Spitfire Hornchurch
54 Spitfire Hornchurch
65 Spitfire Hornchurch
74 Spitfire Hornchurch

RAF KENLEY
64 Spitfire Kenley
111 Hurricane Croydon
615 Hurricane Kenley

RAF BIGGIN HILL
79 Hurricane Hawkinge
501 Hurricane Gravesend
600 Blenheim Manston
610 Spitfire Biggin Hill

12 *Group*

RAF KIRTON-IN-LINDSEY
222 Spitfire Kirton Lindsey
264 Defiant Kirton Lindsey

RAF DIGBY
29 Blenheim Digby
46 Hurricane Digby
611 Spitfire Digby

RAF COLTISHALL
66 Spitfire Coltishall
242 Hurricane Coltishall

RAF WITTERING
23 Blenheim Wittering
229 Hurricane Wittering
266 Spitfire Wittering

RAF DUXFORD
19 Spitfire Duxford

RAF CHURCH FENTON
73 Hurricane Church Fenton
249 Hurricane Church Fenton
616 Spitfire Leconfield

13 *Group*

RAF WICK
3 Hurricane Wick
232 Hurricane Sumburgh
504 Hurricane Castletown

RAF DYCE
603 Spitfire Dyce
Montrose

RAF TURNHOUSE
232 Huricane Turnhouse
253 Hurricane Turnhouse
605 Hurricane Drem

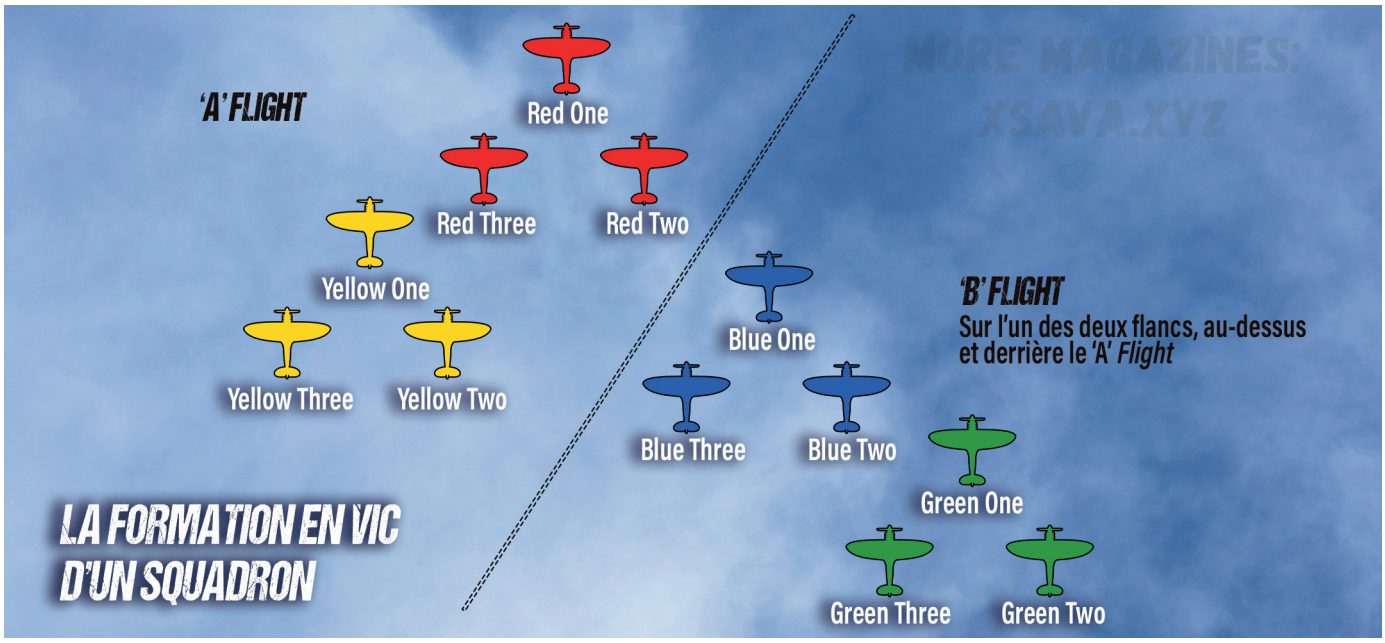
RAF USWORTH
72 Spitfire Acklington
79 Spitfire Acklington
607 Hurricane Usworth

RAF CATTERICK
219 Blenheim Catterick

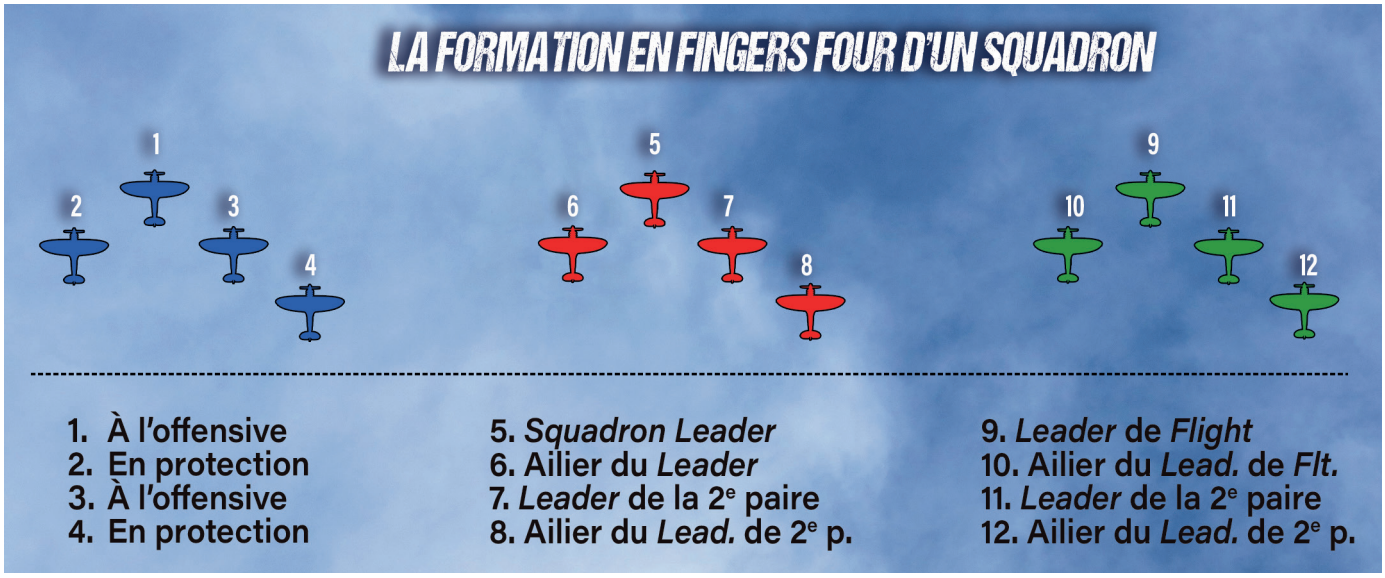
Chaque *Group* du *Fighter Command* gère un certain nombre de RAF *Stations* ou bases aériennes. Chacune d'elles abrite un *Wing* (escadre) comprenant de deux à quatre *Squadrons*, ces derniers changeant régulièrement de base, et donc de *Wing*, en fonction de la situation. Ces *Wings* de 1940 sont identifiés par l'aérodrome sur lequel ils sont basés et on parle du *Biggin Hill Wing*, du *Duxford Wing*, du *Tangmere Wing*…
Le *Group Captain* (G/C), exerçant la fonction de *Station Commander*, est assisté d'un *Wing Commander* (W/C), chargé de coordonner les actions des *Squadrons* mais, de plus en plus, son rôle consistera à les conduire au combat lorsqu'ils seront engagés ensemble. On parlera alors d'un *Wing Commander Flying*, ce qui peut se traduire par commandant d'escadre en vol, ou d'un *Wing Leader*, mais ce ne sera que vers la fin de la bataille d'Angleterre que la fonction sera pleinement reconnue et assumée.

FIGHTER CONTROL

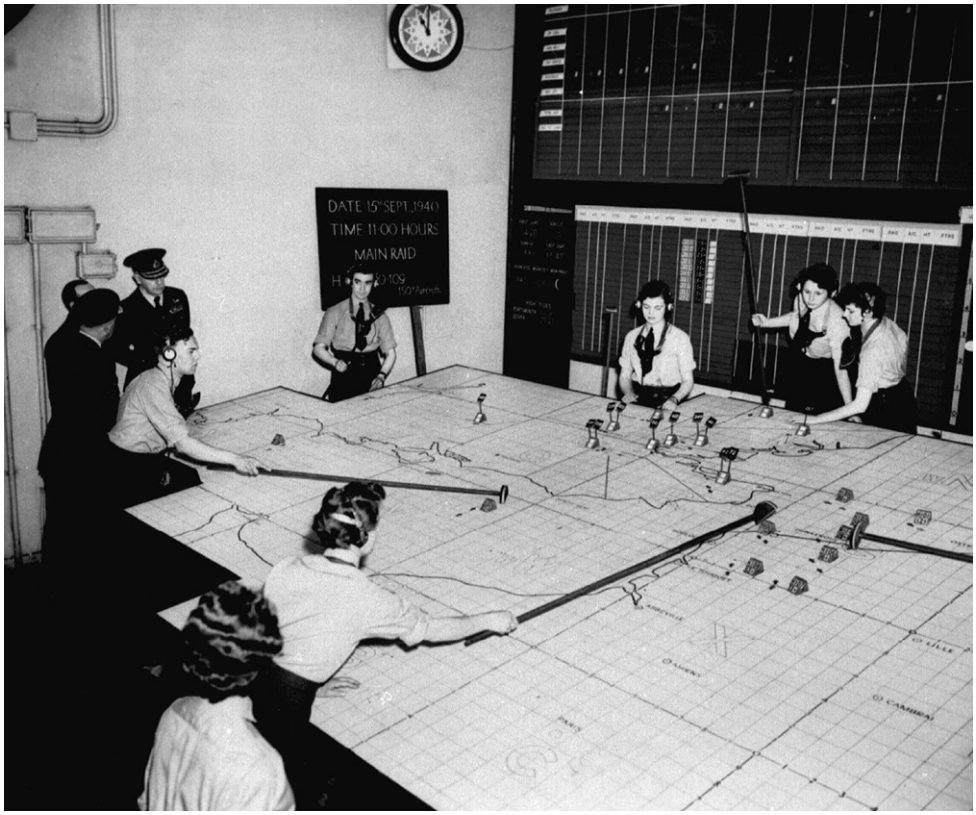
Chaque *Squadron* est commandé par un *Squadron Leader* (S/L), et se répartit en deux *Flights,* aux ordres de *Flight lieutenants* (F/L). La tactique utilisée par le *Fighter Command* durant l'été 1940 est moins bonne que celle des chasseurs allemands. La formation de base est le *Vic* de trois appareils, soit un leader, appelé *One* et deux ailiers appelés *Two* et *Three*. Un *Squadron* sortant au complet est organisé en quatre *Vics*, identifiés par des couleurs – *Red*, *Yellow*, *Blue* et *Green* – répartis entre les deux *Flights*. Les chasseurs britanniques ont encore tendance à voler en formation serrée, obligeant les pilotes à accorder davantage d'attention à leurs positions l'un par rapport à l'autre, qu'à scruter le ciel à la recherche d'avions ennemis. En patrouille, un avion du dernier *Vic* se laisse légèrement distancer pour couvrir les arrières de la formation. Appelé *Weaver*, il occupe la place la plus dangereuse. Souvent, un *Squadron* rentrant de mission se pose sans son *Weaver*, abattu par un Messerschmitt en maraude sans même que ses équipiers ne s'en soient aperçu.
Vers la fin de la bataille d'Angleterre, certains *Squadrons* s'inspireront de la tactique allemande et abandonneront le *Vic* au profit de la *Fingers Four Formation* à quatre avions, disposés comme les ongles des quatre doigts d'une main tendue, d'où son nom. Celle-ci peut se séparer en deux paires, comprenant un leader et un ailier. La *Fingers Four Formation* sera officiellement adoptée au début de 1941 et, à partir de ce moment, un *Squadron* sortant au complet s'articulera en trois patrouilles de quatre appareils, désignées *Red*, *Blue* et *Yellow*.
Comment fonctionne le système d'alerte et comment les chasseurs britanniques sont-ils guidés vers les avions ennemis ? Quand une formation de la Luftwaffe commence à se rassembler au-dessus de ses bases en France, la *Chain Home* en avertit immédiatement le QG du *Fighter Command*, qui relaie l'information vers les QG de *Group* et les contrôles de secteur. Ceux-ci font décoller les chasseurs les mieux placés, eux aussi suivis par la RDF. Simultanément, les centrales de l'*Observer Corps* recommandent aux postes d'observation dépendant d'elles de redoubler de vigilance. Les rapports de détection des stations de RDF arrivent au QG du *Fighter Command*, où leurs données sont triées et transformées en données exploitables pour les *Squadrons* en vol. La salle d'opérations et de filtrage est en contact direct avec les centres de contrôle des *Groups* ou *Group Controls*, eux-mêmes en contact avec les contrôles des secteurs ou *Sector Controls*.
Chacun de ces derniers est en liaison avec les aérodromes de chasseurs dépendant de lui, ainsi qu'avec la centrale locale de l'*Observer Corps*, qui collationne les rapports de ses postes d'observation. Le *Sector Control* est aussi en contact avec les unités de ballons de barrage, moins pour leur donner des directives que pour informer les chasseurs de leur position et leur éviter de s'empêtrer dans leurs câbles. Même chose avec les batteries de DCA. Dernier interlocuteur important du *Sector Control*, la centrale de triangulation de la RDF détermine en permanence la position de chaque *Squadron* en vol, en recoupant les directions dans lesquelles les stations entendent leur trafic radio. Une salle de contrôle comprend trois niveaux. En bas se trouve une grande carte horizontale sur laquelle, à l'aide de râteaux, des marqueuses déplacent des plaquettes représentant les formations ennemies et les *Squadrons* de chasseurs amis. Au premier étage, des opératrices téléphoniques collationnent les informations de différentes origines et donnent aux marqueuses les directives nécessaires pour positionner leurs plaquettes. Au deuxième étage se trouvent le chef de salle et plusieurs opérateurs ou opératrices radio.



MORE MAGAZINES: XSAVA.XYZ



▶ Deux personnels du *Royal Observer Corps* surveillent des appareils ennemis à l'aide d'un Post Instrument, le système de visée optique standard utilisé pour déterminer le cap et l'altitude des avions. Si l'Histoire n'a pas vraiment retenu l'importance de leur contribution dans la bataille d'Angleterre, les volontaires de l'*Observer Corps* jouent un rôle aussi important que les stations radars dans le contrôle des opérations de la chasse britannique. (IWM)



En regardant la carte, le chef de salle prend les décisions qui s'imposent et donne les ordres que ses opérateurs transmettent aux leaders des *Squadrons* présents dans le secteur. On trouve aussi, au deuxième étage, un officier de l'armée de terre, assurant la liaison avec les batteries de DCA.

Notons qu'au début de l'été 1940, les opérateurs radar manquent d'expérience. Les erreurs sont fréquentes dans la détermination de l'altitude et l'importance des formations ennemies. L'analyse des données arrivant en salle de contrôle prend de quatre à cinq minutes, pendant lesquelles les avions ennemis poursuivent leur route. Les temps de réaction laissés aux *Squadrons* sont donc des plus brefs et parfois même insuffisants. À quelques occasions, les pilotes ne seront informés d'un raid qu'en voyant les appareils ennemis surgir au-dessus de leur base. Une autre difficulté consiste à éviter de guider un groupe de chasseurs amis vers un autre groupe ami, le système IFF (*Identification Friend or Foe*) laissant lui aussi encore à désirer. Enfin, malgré la mise en service de la *Chain Home Low*, les chasseurs-bombardiers volant au ras des flots ne seront détectés qu'au moment de franchir la côte anglaise et l'alerte sera souvent donnée trop tard.

LUFTWAFFE, ÉTÉ 1940

Les moyens de la Luftwaffe sont répartis en cinq *Luftflotten*, dont trois participeront à la bataille d'Angleterre :

- la *Luftflotte* 2 du *Generalfeldmarschall* Kesselring a son QG à Bruxelles. Elle contrôle les unités basées aux Pays-Bas, en Belgique et dans le Nord de la France ;
- aux ordres du *Generalfeldmarschall* Hugo Sperrle, dont le QG se trouve à Paris, la *Luftflotte* 3 a autorité sur les unités déployées en France occupée, au sud de la ligne Rouen - Paris - Reims ;
- la *Luftflotte* 5 a son QG à Oslo, d'où le *Generaloberst* Hans-Jürgen Stumpff contrôle les unités basées au Danemark et en Norvège.

Il existe deux échelons intermédiaires entre le commandement d'une *Luftflotte* et ses unités combattantes :

- les *Fliegerkorps* sont responsables des questions opérationnelles, telles que le déploiement, le trafic aérien, le ravitaillement et la maintenance ; en opérations, un *Fliegerkorps* peut passer d'une *Luftflotte* à une autre en fonction des besoins ;
- les *Fliegerdivisionen* rassemblent des unités de même spécialité.

◤ La salle de filtrage de Bromley (Kent). Les *plotters* font avancer des pions représentant les avions amis et ennemis sur la grande table. (DR)

◀ La salle de contrôle du No 11 *Fighter Group* à Uxbridge. La grande carte maintenue à jour par des marqueurs et des marqueuses permet au chef de salle de se faire une idée claire de la situation et d'envoyer les *Squadrons* en vol dans la bonne direction. (DR)

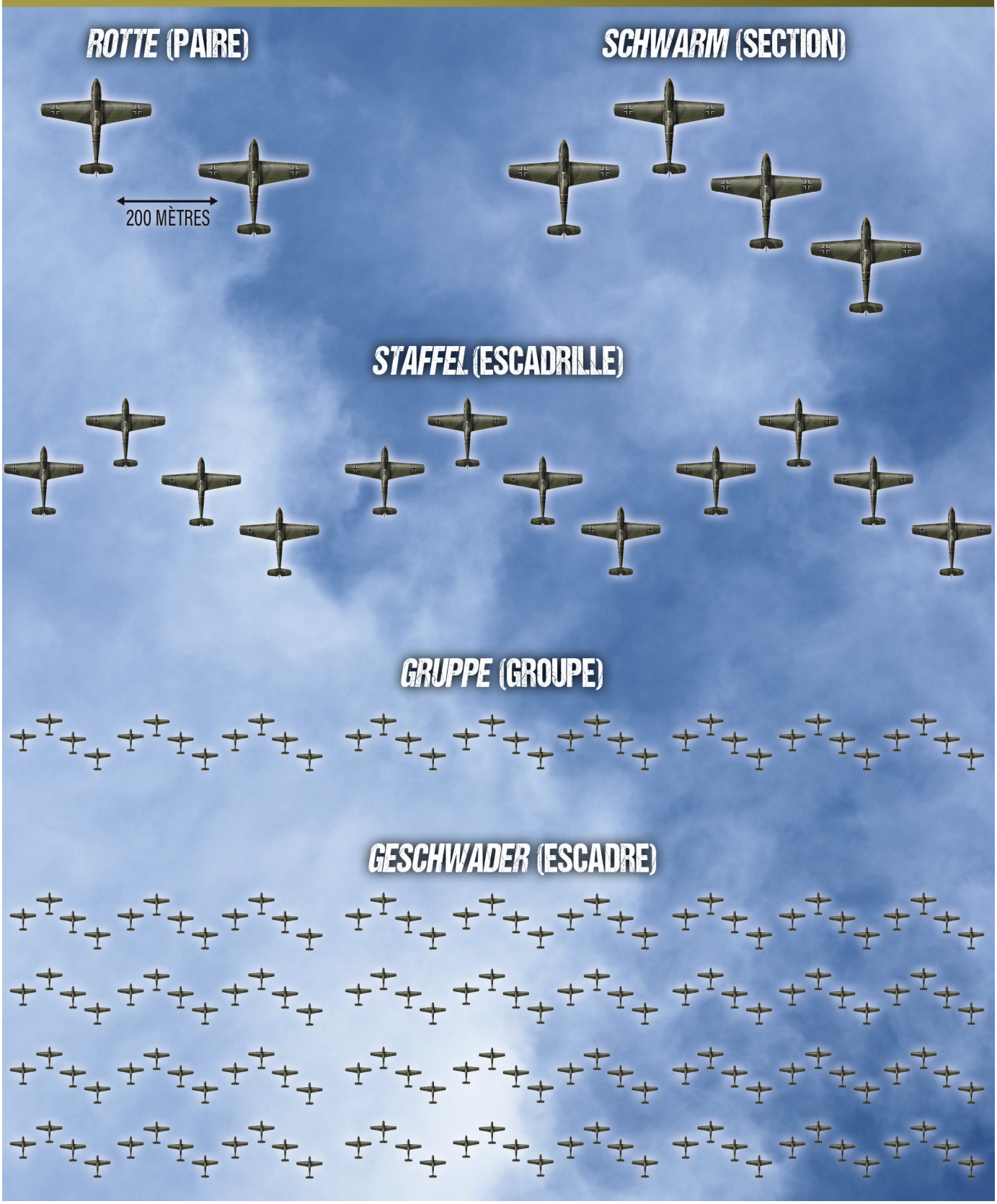
Chez les chasseurs, l'élément de base est la *Rotte*, composée de deux appareils : un *Rottenführer* ou leader, qui détecte l'ennemi et l'abat, et un *Rottenflieger* ou ailier, chargé de couvrir le leader et de continuer à scruter le ciel lorsque l'attention de celui-ci est absorbée par la destruction d'un avion ennemi. En vol, les deux appareils gardent entre eux une distance de 200 m et le *Rottenflieger* vole à la même altitude, légèrement en arrière du *Rottenführer*. Cette distance entre les appareils, plus grande que dans les formations britanniques, réduit les risques d'accrochage en vol et les pilotes peuvent concentrer toute leur attention à scruter le ciel, à la recherche d'avions ennemis. Ce dispositif a été mis au point en Espagne, par les aviateurs de la Légion Condor, et démontrera sa supériorité sur la tactique obsolète des chasseurs de la RAF.

Le *Schwarm* est composé de deux *Rotte* et conduit par un *Schwarmführer*. Les quatre avions volent à la même altitude, toujours séparés par une distance de 200 m et sont disposés comme dans la *Fingers Four Formation* adoptée plus tard par les Britanniques. Chez les bombardiers, les avions volent en *Kette*, c'est-à-dire par trois, disposés en V inversé, comme le *Vic* britannique, avec le leader en pointe.

Trois *Schwärme* ou trois *Kette* constituent une *Staffel* ou escadrille, normalement commandée par un *Hauptmann* portant le titre de *Staffelkapitän*. Chez les chasseurs, les trois *Schwärme* peuvent voler côte à côte à la même altitude, ou décalés verticalement, le *Schwarm* volant à l'altitude la plus élevée couvrant les deux autres. Chez les bombardiers, les trois *Kette* volent côte-à-côte à la même altitude.

▲ Le commandant de la Luftwaffe, le *Reichsmarschall* Hermann Göring, dirige avec une très grande légèreté les opérations aériennes contre l'Angleterre, étant donné qu'il ne croit pas à un débarquement et pense que détruire la RAF suffira. À ses côtés : le *Generalfeldmarschall* Hugo Sperrle qui commande la *Luftflotte* 3 (à droite) et le *General der Flieger* Bruno Loerzer, commandant le II. *Fliegerkorps* (à gauche). (NAC)

LES ÉCHELONS DE COMBAT DE LA *JAGDWAFFE* : DE LA *ROTTE* À LA *GESCHWADER*



Trois *Staffeln* de chasseurs et un *Stabsschwarm* constituent un *Gruppe*. Commandé par un *Gruppenkommandeur*, qui porte habituellement le grade de *Major*, il compte 40 avions. Un *Gruppe* de bombardiers comprend également trois *Staffeln* et une *Stabskette*, ce qui fait 30 appareils. Enfin, la *Geschwader* ou escadre est la formation tactique la plus importante. Aux ordres d'un *Oberst* ou *Oberstleutnant* portant le titre de *Geschwaderkommodore*, elle consiste en trois *Gruppen* et un *Stabsschwarm* ou une *Stabskette*, soit au total 124 chasseurs ou 93 bombardiers pour une *Geschwader* sortant groupée et à effectif complet. Il existe deux types d'escadres de chasse : la *Jagdgeschwader*, équipée de monomoteurs Bf 109 E, et la *Zerstörergeschwader* dotée de bimoteurs lourds Bf 110 C. Les escadres de bombardement se répartissent en *Kampfgeschwadern*, sur bimoteurs Junkers Ju 88, Heinkel He 111 ou Dornier Do 17 et en *Stukageschwadern* dotées de bombardiers en piqué Junkers Ju 87.

ORDRE DE BATAILLE DE LA LUFTWAFFE / 18 AOÛT 1940

LUFTFLOTTE 2 - GFM A. Kesselring — Bruxelles

I. *Fliegerkorps*			Beauvais	GO U. Grauert
Stab/KG 1	5	He 111	Rosières-en-Sant.	Ob K. Angerstein
I./KG 1	28	He 111	Montdidier	Maj L. Maier
II./KG 1	30	He 111	Montdidier	Maj B. Koch
III./KG 1	28	He 111	Rosières-en-Sant.	Maj W. Fanelsa
Stab/KG 76	5	Do 17	Cormeilles-en-Vex.	Ob S. Fröhlich
I./KG 76	29	Do 17	Beauvais	Hpt A. Lindmayr
II./KG 76	37	Ju 88	Creil	Maj F. Möricke
III./KG 76	30	Do 17	Cormeilles-en-Vex.	Maj F. Reuss
Stab/KG 77	1	Ju 88	Athies-s/s-Laon	Obslt J. Raithel
I./KG 77	36	Ju 88	Athies-s/s-Laon	?
II./KG 77	38	Ju 88	As	Maj F. Behrendt
Stab/ZG 76	2	Bf 110	Laval	Ob W. Grabmann
II./ZG 76	30	Bf 110	Abbeville	Maj E. Groth
II. *Fliegerkorps*			Gant	GdF B. Lörzer
Stab/KG 2	5	Do 17	Arras	GL J. Fink
I./KG 2	28	Do 17	Cambrai-Épinoy	Maj M. Gutzmann
II./KG 2	34	Do 17	Arras	Obslt P. Weitkus
III./KG 2	29	Do 17	Cambrai-Süd	Maj A. Fuchs
Stab/KG 3	6	Do 17	Le Culot	Ob W. v.Chamier-Gliczinski
I./KG 3	34	Do 17	Le Culot	Obslt R. Gabelmann
II./KG 3	34	Do 17	Anvers-Deurne	Hpt O. Pilger
III./KG 3	34	Do 17	St-Trond	Hpt E. Rathmann
Stab/KG 53	5	He 111	Lille-Nord	Ob E. Stahl
I./KG 53	19	He 111	Lille-Nord	Obslt E. Kaufmann
II./KG 53	21	He 111	Lille-Nord	Maj R. Tamm
III./KG 53	26	He 111	Lille-Nord	Maj F.E. v. Braun
IV.(St.)/LG 1	36	Ju 87	Tramecourt	Hpt E. Röder
IX. *Fliegerkorps*			Soesterberg	GM J. Coeller
Stab/KG 4	6	He 111	Soesterberg	Ob H-J. Rath
I./KG 4	30	He 111	Soesterberg	Hpt F. Meissner
II./KG 4	30	He 111	Eindhoven	Obslt G. Wolff
III./KG 4	35	He 111	Schipol	Maj E. Bloedorn
Stab/KG 40	1	Ju 88	Brest-Guipavas	Maj E. Petersen
I./KG 40	9	Fw 200	Brest-Guipavas	Maj E. Petersen
KGr. 100	41	He 111	Vannes	Hpt K. Aschenbrenner
KGr. 106	33	He 111	Nantes	Maj H. Schellmann
***Jafü* 2**			Wissant	GM T. Osterkamp
Stab/JG 3	2	Bf 109	Colombert	Obslt C. Vieck
I./JG 3	30	Bf 109	Colombert	Hpt G. Lützow
II./JG 3	34	Bf 109	Wierre-au-Bois	Hpt E. v. Selle
III./JG 3	34	Bf 109	Desvres	Hpt W. Kienitz
Stab/JG 26	4	Bf 109	Audembert	Maj G. Handrick
I./JG 26	34	Bf 109	Audembert	Hpt K. Fischer
II./JG 26	35	Bf 109	Marquise	Hpt E. Bode
III./JG 26	39	Bf 109	Caffiers	Hpt A. Galland
Stab/JG 51	4	Bf 109	Wissant	Maj W. Mölders
I./JG 51	29	Bf 109	St-Inglevert	Hpt H-H. Brustellin
II./JG 51	25	Bf 109	Marquise-West	Hpt G. Matthes
III./JG 51	39	Bf 109	St-Omer-Nord	Hpt H. Trautloft
Stab/JG 52	2	Bf 109	Le Touquet	Maj H. v. Bernegg
I./JG 52	45	Bf 109	Coquelles	Hpt S. v. Eschwege
II./JG 52	35	Bf 109	Peuplingues	Hpt H-G. v. Kornatzki
Stab/JG 54	4	Bf 109	Guines	Maj M. Mettig
I./JG 54	34	Bf 109	Guines	Hpt H. v. Bonin
II./JG 54	38	Bf 109	Leeuwarden	Hpt O-H. Winterer
III./JG 54	36	Bf 109	Guines-Süd	Hpt F. Ultsch
I.(J)/LG 2	39	Bf 109	Wevelghem	Maj H. Trübenbach
Erp.Gr.210	30	Bf 109 Bf 110	Denain	Hpt W. Rubensdörrffer
Stab/ZG 26	2	Bf 110	Lille	Obslt J-F. Hüth
I./ZG 26	31	Bf 110	St-Omer	Hpt W. Makrocki
II./ZG 26	36	Bf 110	Crécy-en-Ponth.	Hpt R. v. Rettberg
III./ZG 26	33	Bf 110	Arques-la-Bat.	Hpt J. Schak

LUFTFLOTTE 3 - FM H. Sperrle — Paris

IV. *Fliegerkorps*			Dinard	GL K. Pflugbeil
Stab/LG 1	2	Ju 88	Orléans-Bricy	Ob A. Bülowius
I./LG 1	27	Ju 88	Orléans-Bricy	Hpt W. Kern
II./LG 1	25	Ju 88	Orléans-Bricy	Hpt H. Cramer
III./LG 1	30	Ju 88	Châteaudun	ObLt F-K. Knust
Stab/KG 27	5	He 111	Tours	Ob G. Conrad
I./KG 27	30	He 111	Tours	Maj G. Ulbricht
II./KG 27	34	He 111	Dinard	Hpt A. Eschenauer
III./KG 27	25	He 111	Rennes	Maj M. v. Sternberg
Stab/St.G. 3		Ju 87	Dinard	Ob K. Angerstein
KGr. 806	27	Ju 88	Nantes	Hpt R. Linke
V. *Fliegerkorps*			Villacoublay	GdF R. Ritter v. Greim
Stab/KG 51	1	Ju 88	Orly	Maj H-B. Schulz-Heyn
I./KG 51	30	Ju 88	Melun	Hpt K. v. Greiff
II./KG 51	34	Ju 88	Orly	Maj F. Winkler
III./KG 51	32	Ju 88	Étampes	Maj W. Marienfeld
Stab/KG 54	1	Ju 88	Évreux	ObLt O. Höhne
I./KG 54	35	Ju 88	Évreux	Hpt J-H. v. Heydebreck
II./KG 54	31	Ju 88	St-André-de-l'Eure	Hpt H. Widmann
Stab./KG 55	4	He 111	Villacoublay	ObLt H. Korte
I./KG 55	18	He 111	Dreux	Maj J. Roeber
II./KG 55	38	He 111	Chartres	Maj F. Kless
III./KG 55	38	He 111	Villacoublay	Maj H. Schemmell
VIII. *Fliegerkorps*			Deauville	GdF W. v. Richthofen
Stab/St.G. 1	3	Ju 87	Angers	ObLt W. Hagen
I./St.G. 1	36	Ju 87	Angers	Maj P-W. Hozzel
II./St.G. 1	30	Ju 87	Angers	Hpt A. Keil
Stab/St.G. 2	3	Ju 87	St-Malo	Maj O. Dinort
I./St.G. 2	32	Ju 87	St-Malo	Hpt H. Hitschhold
II./St.G. 2	39	Ju 87	Lannion	Maj W. Enneccerus
Stab/St.G. 77	3	Ju 87	Caen	Maj v. Schönborn
I./St.G. 77	39	Ju 87	Caen	Hpt F-K. v. Dalwick
II./St.G. 77	39	Ju 87	Caen	Hpt W. Plewig
III./St.G. 77	38	Ju 87	Caen	Hpt H. Bode
Stab/JG 27	5	Bf 109	Cherbourg-West	ObLt M. Ibel
I./JG 27	39	Bf 109	Plumetot	Hpt E. Neumann
II./JG 27	39	Bf 109	Crépon	Hpt W. Andres
III./JG 27	39	Bf 109	Carquebut	Hpt J. Schlichting
V.(Z)/LG 1	36	Bf 110	Caen	Hpt H. Liensberger
***Jafü* 3**			Deauville	Ob W. Junck
Stab/JG 2	4	Bf 109	Beaumont-le-R.	Obslt H. v.Bülow-Bothkamp
I./JG 2	32	Bf 109	Beaumont-le-R.	Hpt H. Strümpell
II./JG 2	33	Bf 109	Beaumont-le-R.	Maj W. Schellmann
III./JG 2	29	Bf 109	Octeville	Maj E. Mix
Stab/JG 53	4	Bf 109	Rennes	Obslt H-J. v. Cramon
I./JG 53	39	Bf 109	Rennes	Hpt A. Blumensaat
II./JG 53	30	Bf 109	Dinan	Hpt G. v. Maltzahn
III./JG 53	39	Bf 109	Brest-Süd	Hpt W-D. Wilcke
Stab/ZG 2	4	Bf 110	Toussus-le-N.	Maj F. Vollbracht
I./ZG 2	33	Bf 110	Amiens	Hpt E. Heinlein
II./ZG 2	36	Bf 110	Guyancourt	Maj K-H. Lessmann
III./ZG 76	23	Bf 110	Laval	Hpt R. Kaldrack

▲ Un pilote de Hawker Hurricane du No 85 *Squadron* se prépare à décoller sur alerte. (DR)

Les moyens des *Aufklärungsgruppen* ou groupes de reconnaissance sont répartis entre plusieurs grands commandements, ce type d'avion opérant le plus souvent individuellement.

PILOTES ET ÉQUIPAGES

Vers le milieu de l'année 1940, la RAF totalise près de 9 000 pilotes, pour mettre en œuvre quelque 5 000 avions [1], dont la plus grande partie est composée de bombardiers. On pourrait donc croire que le *Fighter Command* ne manque pas de pilotes, mais le problème est d'en trouver assez qui soient formés à la tactique de l'aviation de chasse et suffisamment expérimentés pour avoir une chance de survivre au combat. Les tableaux d'organisation et d'équipements des *Squadrons* prévoient plus de pilotes que d'avions, ce qui permet aux premiers de prendre du repos et des permissions à tour de rôle, sans réduire la capacité opérationnelle de leur unité.

▼ « Scramble ! ». Les pilotes d'un *Squadron* de Hurricane se ruent vers leurs avions pour une nouvelle interception. (DR)

Seulement 30 % des pilotes servent dans des *Squadrons* opérationnels ; 20 % sont instructeurs dans les écoles de pilotage et autres centres de formation ; 20 %, quoique déjà brevetés, suivent une formation complémentaire, comme celle dispensée en *Operational Training Unit* (OTU) [2], dernière étape avant de rejoindre un *Squadron* en première ligne ; le reste est affecté à des fonctions administratives ou d'état-major, pour lesquelles les autorités de la RAF ont décrété qu'elles ne peuvent être remplies que par des pilotes qualifiés. Même au plus fort de la bataille d'Angleterre, et malgré les insistances de Churchill, le commandement refusera de retirer ces pilotes de leurs postes pour les réaffecter dans des *Squadrons*, à l'exception d'une trentaine d'entre eux.

Selon les chiffres mentionnés sur le *Battle of Britain London Monument* (BoBLM), 2 937 pilotes ont participé à au moins une mission dans le cadre de la bataille mais la plupart en ont évidemment accompli un nombre plus élevé. Sur ce total, 2 342 sont sujets britanniques et 302 sont originaires des Dominions ; 274 proviennent de pays sous occupation allemande, Tchécoslovaquie, Pologne, Belgique et France ; les 19 derniers arrivent de pays neutres, en l'occurrence, les États-Unis et l'Irlande [3].

Un tiers des pilotes britanniques sont des réservistes issus de trois formations différentes. La première est l'*Auxiliary Air Force*, fondée en 1925 avec quatre *Squadrons*, mais dont le nombre a grimpé jusqu'à dix-neuf au moment de la déclaration de guerre. Début juillet 1940, quatorze d'entre eux [4] appartiennent au *Fighter Command* ; sept de ceux-ci volent sur Hurricane, cinq sur Spitfire et deux sur Blenheim IF [5].

Formés avec des volontaires venus d'une même ville ou d'un même comté, ils sont initialement considérés comme une sorte d'équivalent de la *Yeomanry*, à l'origine une milice montée, composée de gentilshommes et de bourgeois fortunés, capables de payer eux-mêmes leur cheval et leur équipement [6]. Le recrutement des *Auxiliary Air Force Squadrons* est donc des plus distingués, avec une proportion relativement importante d'hommes issus des meilleures écoles et universités du Royaume-Uni.

PILOTES DU DIMANCHE

La moyenne d'âge au sein des *Auxiliary Squadrons* est plutôt élevée et leur formation laisse parfois à désirer, mais durant la guerre, certains de leurs pilotes atteindront le statut d'as à plus de 30 ans. Cela n'empêche pas une

[1] Une part importante de ce total se trouve toutefois outre-mer.

[2] Également appelées *Operational Conversion Units* (*OCU*).

[3] Voir le chapitre 6 pour de plus amples détails sur les pilotes étrangers.

[4] Les No 501 à 504 *Squadrons*, moins le 503, dissous en 1938, et les No 600 à 616 *Squadrons* moins le 606, jamais activé.

[5] No 501, 504, 601, 605, 607, 610 et 615 *Squadrons* sur Hurricane, No 602, 603, 609, 611 et 616 *Squadrons* sur Spitfire, No 600 et 604 *Squadrons* sur Blenheim.

[6] Durant les deux guerres mondiales, les unités de Yeomanry se muent en unités de combat, souvent engagées en première ligne.

[7] BOURDIER, Jean, Les chasseurs de la RAF, La bataille d'Angleterre – Juillet-Septembre 1940, Paris, Presses de la Cité, 1982, p. 55

certaine fantaisie, notamment au niveau des tenues, comme au No 601 *Squadron*, dont les pilotes portent des cravates bleu moyen, qu'ils trouvent plus jolies que les cravates noires réglementaires, ou ceux du No 603, recrutés à Édimbourg et dont les vareuses d'uniforme arborent des chardons d'Écosse brodés sur les cols, ou encore ceux du No 607, qui portent des combinaisons de vol pourpres. Leurs fantaisies touchent parfois à d'autres domaines, comme au No 611, dont les pilotes ont la mauvaise habitude de rentrer à la base en adoptant une formation en croix gammée.

Les *University Air Squadrons* fournissent moins de monde. Les deux premiers sont formés en 1925 à Cambridge et à Oxford, sur initiative de Trenchard, dont l'objectif est d'attirer des jeunes hommes intelligents et bien instruits à la RAF. Contrairement aux *Auxiliary Squadrons*, les pilotes issus des *University Air Squadrons* ne forment pas leurs propres unités opérationnelles et, une fois leurs études terminées, leurs membres optent pour une carrière à la RAF ou rejoignent un *Auxiliary Squadron*. Un troisième *University Air Squadron* est mis sur pied à Londres en 1935 et 21 autres verront le jour en 1941.

En 1936 vient s'y ajouter la *RAF Volunteer Reserve* (RAFVR), au recrutement plus démocratique. Elle est accessible à tous les jeunes hommes déclarés aptes médicalement au pilotage et prêts à consacrer une partie de leurs week-ends et congés à apprendre à voler en aéroclub, tous frais payés par la RAF, puis à suivre un entraînement militaire : vol en formation, tactique et tir à l'armement de bord… À l'issue de leur instruction, ils sont nommés sous-officiers et répartis dans les *Squadrons* opérationnels.

La création de la RAFVR cause quelques sarcasmes chez les grands seigneurs de l'*Auxiliary Air Force*, dont l'un d'eux écrira : « Les gens de l'*Auxiliary Air Force* sont des gentlemen s'efforçant de devenir des officiers ; les gens de la RAF régulière sont des officiers s'efforçant de devenir des gentlemen ; les gens de la *Volunteer Reserve* ont renoncé à l'un comme à l'autre » [7]. L'Histoire mettra dans le même sac les quatre catégories de pilotes qui, du reste, formeront un groupe homogène et doté d'un excellent esprit de corps au combat, ainsi que d'un moral élevé. Durant la bataille d'Angleterre, au fil des pertes, les *Auxiliary Squadrons* recevront des remplaçants issus des autres catégories et se fondront progressivement dans la masse des unités régulières.

La RAFVR jouera un rôle important dans l'intégration des étrangers en provenance des pays occupés ou neutres. Ils y seront rassemblés avant d'être ventilés dans des *Squadrons* britanniques ou affectés dans des unités nationales, comme les Polonais et les Tchécoslovaques.

Malgré le solide esprit de corps régnant au sein des *Squadrons*, au sol, une véritable ségrégation sépare les officiers pilotes de leurs camarades sous-officiers. Les jeunes *Pilot Officers* (*P/O*) frais émoulus des écoles sont souvent regardés avec suspicion par les sous-officiers de carrière, qui ont gagné leurs galons à la sueur du front.

COMPARAISON ROYAL AIR FORCE - LUFTWAFFE

La perte définitive – tués ou prisonniers – de 435 pilotes durant la bataille de France, additionnée aux nombreux blessés et aux pertes subies en Norvège, réduit le nombre d'aviateurs expérimentés disponibles au *Fighter Command*. Ils sont plus difficiles à remplacer que les avions, qui sortent à bonne cadence des usines, et leurs pertes deviendront le principal souci de Dowding. Le 1er juillet, en combinant toutes les ressources disponibles, le *Fighter Command* compte 1 103 pilotes. Beaucoup parmi ceux qui rejoindront les *Squadrons* par la suite pour remplacer les disparus, arriveront avec un nombre peu élevé d'heures de vol sur Spitfire ou sur Hurricane, sans avoir suivi de formation au tir, et subiront un taux élevé de pertes.

En revanche, qu'ils appartiennent à des unités de chasse ou de bombardement, la majorité des pilotes allemands ont acquis une grande expérience durant les campagnes de Pologne et de France.

▲ Le *Flight Lieutenant* Richard H. A. « Dickie » Lee (à gauche) et le *Pilot Officer* Albert G. Lewis (à droite), du No 85 *Squadron*. Si la tenue et l'attitude semblent désinvoltes, ces deux aviateurs ont fait leurs preuves, comme en atteste le ruban de la *Distinguished Flying Cross*, dont ils sont tous deux titulaires. Lee disparaîtra dans un combat avec des Bf 110 le 18 août ; Lewis survivra à la guerre avec un total de 18 victoires au compteur. (DR)

◀ Le Supermarine Spitfire Mk. I souvent piloté par le *Pilot Officer* Colin F. Gray, DFC, du No 54 *Squadron*. (ww2images.com)

▲ Le *Major* Werner Mölders de la JG 51 (à droite) et le *Major* Adolf Galland de la JG 26 (à gauche) en conversation avec un officier de la *Propaganda-Kompanie* de la Luftwaffe. (NAC)

En outre, une partie des cadres a été formée à la guerre aérienne moderne dans les rangs de la Légion Condor, en Espagne, où la Luftwaffe a envoyé du personnel par rotations. Les pilotes de la *Jagdwaffe* ont suivi une bonne formation tactique et un entrainement approfondi au tir, dont l'effet se fera sentir durant les combats chasseur contre chasseur. Les manuels d'instruction ne prônent pas l'héroïsme individuel, mais insistent sur l'importance de n'attaquer que lorsque plusieurs conditions favorables sont réunies.

Bien que sa mise sur pied ait commencé clandestinement sous la république de Weimar, la Luftwaffe a subi l'influence nazie, surtout depuis que Göring en a pris le contrôle. L'endoctrinement des aviateurs à l'idéologie national-socialiste a commencé très tôt, bien qu'il ait eu des conséquences moins néfastes qu'à la Heer. En revanche, les rapports entre officiers et sous-officiers aviateurs sont moins distants qu'à la RAF. Chez les équipages de bombardiers, le fait d'être concentrés dans un même espace restreint en vol renforce la cohésion. Tout cela contribue à un moral élevé, conforté par les victoires remportées depuis le début de la guerre ou en Espagne. Malgré ces avantages, les *Jagdgeschwadern* manquent de pilotes de réserve pour compenser les pertes et permettre des périodes de repos ou de permission. L'attrition deviendra plus visible à mesure que progressera la bataille.

Jusqu'à la fin de la campagne de France, les *Geschwadern* sont commandées par des officiers compétents et expérimentés, mais âgés pour la plupart. Certains sont des vétérans de la Grande Guerre, comme l'*Oberst* Theo Osterkamp, qui a remporté 32 victoires au cours de celle-ci. Commandant la JG 51 depuis septembre 1939, il en a remporté quatre autres. Les *Geschwaderkommodore* participent aux missions, ce qui est plutôt bon pour le moral dans les *Staffeln* et *Gruppen*. Göring a toutefois lancé une cure de rajeunissement des cadres supérieurs et la vieille garde cède progressivement la place aux jeunes étoiles montantes. Bien que la promotion des as soit bonne sur le plan médiatique, le fait qu'ils soient crédités de 30 ou 40 victoires n'implique pas forcément une aptitude aux commandements majeurs. Toutefois, certains, comme le *Major* Werner Mölders, qui remplace Osterkamp à la tête de la JG 51 [8], ou le *Major* Adolf Galland, qui prend la direction de la JG 26 [9], démontreront leur compétence.

LES AVIONS : POINTS FORTS ET FAIBLESSES

Le Messerschmitt Bf 109 E est un chasseur de premier ordre. Par rapport au Hurricane I, il grimpe mieux et il a un avantage de vitesse pouvant aller jusqu'à 65 km/h en fonction de l'altitude. Cette disparité est encore plus importante avant que les Hurricane ne soient rééquipés de la nouvelle hélice Rotol à vitesse constante et à pas variable. À partir de l'été 1940, tous les Spitfire et Hurricane consomment une essence à indice 100 d'octane, ce qui permet à leurs moteurs Merlin de générer davantage de puissance, résultant en une augmentation de vitesse de près de 50 km/h à basse altitude, grâce à l'utilisation d'une commande de suralimentation d'urgence. En septembre 1940, le Hurricane IIa entrera en service en petites quantités. Cette version atteint une vitesse de pointe de près de 550 km/h, une amélioration de plus de 30 km/h mais qui reste de 25 à 30 km/h inférieure à celle du Bf 109 E en fonction de l'altitude.

Dowding ayant réussi à éviter l'envoi de Spitfire en France, la plupart des pilotes de la *Jagdwaffe* ne font véritablement sa connaissance qu'au-dessus de Dunkerque. À certaines altitudes, le Bf 109 E grimpe mieux que le Spitfire I, mais son rayon de virage est plus large [10]. D'une manière générale, les

[8] Promu *Generalmajor*, Osterkamp devient *Jagdführer* 2 ou *Jafu* 2, ce qui lui donne le commandement sur toutes les unités de chasse de la *Luftflotte* 2.

[9] À noter que le JG 26 est initialement aux ordres de l'*Oberst* Eduard *Ritter* von Schleich, crédité de 35 victoires durant la Grande guerre. En décembre 1939, celui-ci a cédé la place au *Major* Hans-Hugo Witt, âgé de 38 ans, puis au *Major* Gotthard Handrick, qui commande la *Geschwader* du 24 juin au 21 août 1940, avant de passer la main à Galland.

[10] Le Hurricane vire lui aussi plus court que le Bf 109 E.

[11] PRICE, Alfred, The Spitfire Story: Revised Second Edition, Leicester, Silverdale Books, 2002, p. 78

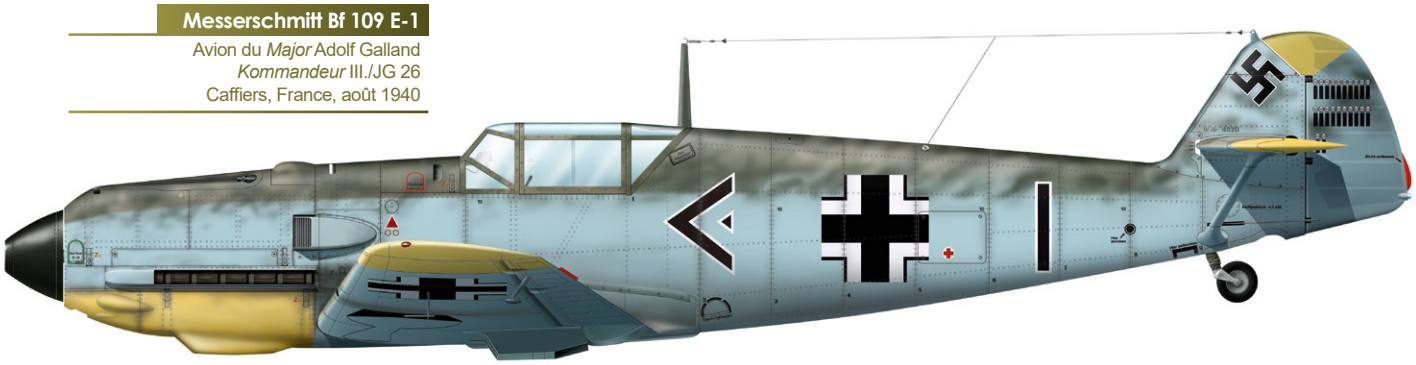
▲ Werner Mölders fait son rapport à son prédécesseur à la tête de la JG 51, le *Generalmajor* Theodor Osterkamp (à gauche en manteau), devenu *Jagdfliegerführer* 2. (NAC)

deux avions se valent et « les différences entre le Spitfire et le Bf 109 en performances et en maniabilité sont seulement marginales. Au combat, elles sont pratiquement toujours gommées par des considérations tactiques telles que le premier adversaire à avoir repéré l'autre, les avantages du soleil, de l'altitude ou du nombre, l'adresse des pilotes, la situation tactique, la coordination tactique, la quantité de carburant restante… » [11] Un grand avantage dont bénéficie le Bf 109 E, c'est qu'il peut effectuer de violentes manœuvres dans le plan vertical et encaisser des g négatifs sans provoquer de coupure de son moteur Daimler-Benz DB 601, grâce à son injection directe de carburant.

▼ Bf 109 E-7 de la 1./JG 1 en vol au-dessus des Pays-Bas à l'automne 1940. Le râtelier à bombe ETC 500 est visible sous le fuselage de l'avion. (© ECPAD/France/1940/Photographe inconnu)

Supermarine Spitfire Mk. Ia
Avion du *Flight Sergeant* George Unwin
No 19 *Squadron*
Duxford, Angleterre, août 1940

Messerschmitt Bf 109 E-1
Avion du *Major* Adolf Galland
Kommandeur III./JG 26
Caffiers, France, août 1940



Cela lui permet de piquer brutalement pour s'éloigner des Spitfire et Hurricane, dont le carburateur du moteur Merlin se dérègle au moment de passer du vol horizontal au vol vertical, obligeant les pilotes à mettre leur avion sur le dos avant de piquer. Le problème sera résolu par la mise au point, très rapide, d'un carburateur sans flotteur, mais en attendant, les pilotes britanniques doivent tenir compte de ce handicap.
L'autre faiblesse des Spitfire et Hurricane réside dans leur armement trop léger. Bien qu'elles soient au nombre de huit, leurs mitrailleuses de 7,7 mm ne tirent que 4,96 kg de munitions en trois secondes, alors qu'avec ses deux canons de 20 mm et ses deux mitrailleuses de 7,92 mm, le Bf 109 E en tire 8,75 kg. Durant la bataille d'Angleterre, les cas de bombardiers allemands parvenant à se traîner jusqu'à leur base après avoir encaissé quelque 200 balles de 7,7 mm ne sont pas exceptionnels.
Le Bf 109 E peut aussi servir de chasseur-bombardier – *Jabo* pour les Allemands (*Jagdbomber*) – puisque les variantes E-4/B et E-7 [12] sont capables d'emporter une bombe de 250 kg sous le fuselage. Une fois celle-ci larguée, contrairement au Ju 87, le *Jabo* peut engager sur un pied d'égalité les chasseurs de la RAF. La principale faiblesse du Bf 109 E, c'est son autonomie limitée, qui ne lui laisse que dix minutes de temps de combat lorsqu'il escorte des bombardiers jusque Londres. Le pilote qui se laisse entraîner dans un engagement plus long tombera en panne d'essence durant son vol retour.
Quant au Bf 110 C, surnommé *Zerstörer* (destructeur) dans la *Luftwaffe*, initialement destiné à servir de chasseur d'escorte à long rayon d'action, bien que plus rapide que le Hurricane, il sera dominé par celui-ci en raison de son manque de manœuvrabilité. Les Bf 110 C subiront de lourdes pertes, et ils se distingueront davantage comme *Schnellbomber* (bombardier rapide) contre des objectifs de dimensions réduites. Dans ce rôle, ils attaqueront en léger piqué et utiliseront le gain de vitesse pour s'échapper, une fois les bombes larguées.
Enfin, si les bombardiers des *Kampfgeschwadern* ont fait bonne figure durant les campagnes de Pologne et de France, ils s'avèreront inadaptés aux raids

◀ Bombe de 250 kg accrochée sous le fuselage, ce Messerschmitt Bf 109 E-4/B *Jabo* est sur le point de décoller pour l'Angleterre depuis un aérodrome belge. (Coll. C. Goss)

[12] Variante mise en service à la fin de la bataille d'Angleterre.

◀ Décollage de deux bombardiers bimoteurs Heinkel He 111 H du III./KG 53 depuis le terrain de Lille-Nord, en septembre 1940. (BPK/Arthur Grimm, via RMN)

▼▼ Comme Churchill ordonne au *Fighter Command* de traiter les hydravions du *Seenotdienst* comme n'importe quels autres avions de la Luftwaffe, ils reçoivent en août 1940 la livrée réglementaire et un armement défensif, à l'instar de ce He 59. (Coll. C. Goss)

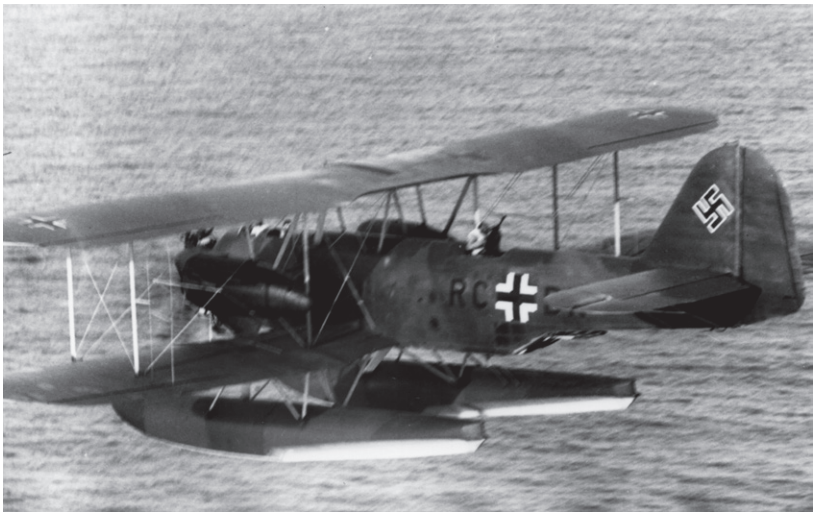
▼ La Luftwaffe est très en avance dans le domaine du secours en mer au début de la bataille. Ici, le Heinkel He 59 D *WNr. 1522* immatriculé D-AHIK du *Seenotflugkommando* 1 vu en opération en juillet 1940. Notez la livrée toujours blanche qui cédera la place au camouflage réglementaire le mois suivant du fait des attaques de la RAF. (Coll. C. Goss)

stratégiques sur le territoire britannique, essentiellement en raison de leur charge de bombes limitée à 1 800 kg sur les Ju 88 et He 111, et seulement 1 000 kg sur le Do 17. Enfin, s'il a évolué quasi impunément dans les cieux polonais, néerlandais, belge et français en raison d'un manque d'opposition de la chasse adverse, le Ju 87 se montrera très vulnérable face aux Spitfire et Hurricane et disparaîtra rapidement du ciel britannique.

SECOURS EN MER

Un autre domaine où la Luftwaffe à une avance incontestable sur la RAF, c'est celui du secours aux aviateurs tombés en mer. Le *Seenotdienst* est formé dès 1935, mais c'est dans les derniers mois précédant la Seconde Guerre mondiale qu'il progresse le mieux, lorsqu'il reçoit 14 hydravions Heinkel He 59 modifiés à cet effet. Ces appareils emportent un équipement complet de premiers soins, des sacs de couchage chauffants pour lutter contre l'hypothermie, un matériel de respiration artificielle. Ils sont munis d'une écoutille dans le plancher du fuselage, d'une échelle télescopique, d'un palan et d'un équipement de signalisation. Les avions sont peints en blanc et portent des croix rouges pour montrer leur rôle de sauveteurs.

Les pilotes et membres d'équipage allemands portent tous un gilet de sauvetage se gonflant à l'aide d'une bouteille de dioxyde de carbone. Ils disposent aussi d'un radeau pneumatique individuel dans les monoplaces et collectif dans les multiplaces, ainsi que d'un équipement permettant de signaler leur présence aux sauveteurs, comme une pochette de colorant qui teinte l'eau en jaune autour d'eux, ou des fusées de détresse.



La première opération importante des He 59 se déroule le 18 décembre 1939 lorsqu'ironiquement, ils retirent des flots glacés de la mer du Nord une vingtaine d'aviateurs britanniques, membres d'équipages de Wellington abattus et dont les chances de survie étaient nulles sans leur intervention. Après la victoire contre la France, la Luftwaffe redéploie ses moyens de sauvetage en vue de la bataille d'Angleterre. La flotte s'enrichit de trois Do 24 pris au *Marine Luchtvaartdienst* néerlandais et de huit Breguet 521 Bizerte provenant de l'aéronavale française, qui reçoivent les mêmes équipements que les He 59. Malheureusement, les équipages du *Seenotdienst* ne se contentent pas de jouer leur rôle de bons Samaritains et il leur arrive de transmettre aux unités de combat des informations récoltées durant leurs missions de secours.

▲ Un Westland Lysander équipé pour le *Search and Rescue* en mer. L'appareil peut larguer des canots pneumatiques aux naufragés repérés par son équipage. (DR)

▼ Une vedette rapide de l'*Air Sea Rescue* survolée par un Hurricane dédié au même rôle. Malgré leur présence, ce service britannique est nettement moins bien organisé que le *Seenotdienst* allemand au début de la bataille d'Angleterre. (DR)

▲ Werner Mölders posant le 8 octobre 1940 devant un Bf 109 E frappé de la mention *Saarbergmann*, autrement dit construit grâce à une donation des mineurs de la Sarre. (NIOD)

Les Britanniques ne sont pas dupes et, en juillet, un He 59 est abattu par la chasse britannique près de Deal. Les Allemands protesteront contre cette apparente violation des conventions de Genève, mais Churchill répliquera qu'il n'est pas disposé à laisser la Luftwaffe récupérer des aviateurs qui reviendront bombarder des civils britanniques. À partir de ce moment, les avions du *Seenotdienst* seront camouflés et armés et, le 20 juillet, un mitrailleur à bord d'un He 59 revendiquera même un Hurricane abattu.

L'*Air Sea Rescue*, ou service de sauvetage de la RAF, est nettement moins au point, et les chances de survie d'un pilote du *Fighter Command* tombé en mer sont bien minces par rapport à celles de son homologue allemand. Le pilote de chasse britannique est également équipé d'un gilet de sauvetage, communément appelé *Mae West* parce qu'une fois gonflé, il rappelle l'opulente poitrine de cette actrice américaine, célèbre en 1940, mais contrairement aux gilets allemands, il n'a pas de bouteille de dioxyde de carbone et, durant la bataille d'Angleterre, le gonflage se fait à la bouche, mission pratiquement impossible pour un homme blessé.

Bien que les avions multiplaces de la RAF emportent un radeau pneumatique collectif, rien de tel pour un pilote de chasse seul à bord de son Hurricane ou de son Spitfire. Aucune trace non plus des différents équipements dont dispose un pilote allemand pour signaler sa présence, hormis la capsule de colorant teintant l'eau autour de lui.

Les moyens de l'*Air Sea Rescue* sont dramatiquement insuffisants et inadaptés : juste une poignée de vedettes rapides, à partir desquelles repérer une *Mae West* et une tête dépassant de l'eau devient mission impossible dès qu'il y quelques vagues. Pour accélérer l'assistance aux pilotes tombés en mer, l'AVM Park emprunte à l'*Army Cooperation Command* une demi-douzaine de Westland Lysander que l'on modifie pour larguer des dinghys se gonflant automatiquement au contact de l'eau, mais cette mesure d'urgence n'améliorera guère la situation.

Des progrès importants seront réalisés en 1941, d'abord par l'adoption d'un nouveau gilet à gonflage automatique, comme l'allemand, ainsi que d'un dinghy individuel pour les pilotes de chasse et la mise sur pied de plusieurs *Squadrons* équipés d'hydravions pour repêcher directement les aviateurs localisés, ou d'appareils terrestres capables de larguer toute une gamme d'équipements de secours, comme des radeaux pneumatiques plus grands, ou des embarcations en bois ayant à leur bord, vivres, eau potable, vêtements secs et autres articles facilitant la survie, mais rien de tel n'est disponible durant la bataille d'Angleterre.

PRODUCTION AÉRONAUTIQUE

Une étude des forces en présence ne peut se faire sans se pencher sur les chiffres et le fonctionnement de la production aéronautique, indispensable au remplacement des pertes matérielles et au maintien à niveau des unités en ligne. Chez les Allemands, la situation reflète le manque de stratégie globale de la Luftwaffe, alors que, partant avec un retard considérable en 1936, la production aéronautique britannique a comblé celui-ci pour septembre 1939. Un an plus tard, elle a dépassé la production allemande. Ce fait, pourtant non négligeable, passe inaperçu de Göring et des dirigeants de la Luftwaffe.

En juillet 1940, les usines aéronautiques allemandes construisent 180 chasseurs, 220 en août et 160 en septembre. Göring est tellement sûr d'une victoire à court terme, qu'après la fin de la campagne de France, à l'exception de celui du Messerschmitt Me 262, il fait annuler tous les programmes de développement d'avions nouveaux qui ne déboucheront pas sur une mise en production avant le début de l'année 1941. Cette décision n'exercera aucun effet sur le déroulement de

▲ Une chaîne de montage de Spitfire. Sous la conduite de Lord Beaverbrook, durant la bataille d'Angleterre, la production de chasseurs dépasse la centaine de machines par semaine. (DR)

◤ William Maxwell Aitken, 1st Baron Beaverbrook, ministre de la Production aérienne durant la bataille d'Angleterre. (DR)

la bataille d'Angleterre, mais elle montre à quel point les responsables de la Luftwaffe ont une vision à court terme et pourquoi l'aviation allemande finira la guerre avec dans ses rangs pratiquement tous les modèles d'avions avec lesquels elle l'a commencée.

Au cours de ces mêmes trois mois, 1 439 chasseurs sortent des chaînes de montage britanniques, soit un excédent de 43 % par rapport aux objectifs initialement fixés. Alors que le 6 juillet, la RAF aligne 871 chasseurs monomoteurs dont 644 disponibles, contre 1 059 dont 876 disponibles à la Luftwaffe, le 7 septembre, elle en compte 1 161 dont 746 disponibles, contre 958 dont 762 disponibles. En deux mois, partant de 188 appareils de moins, la RAF comble non seulement son déficit, mais elle dépasse le total allemand de 203 unités [13]. Le taux de disponibilité reste néanmoins plus élevé à la Luftwaffe : en septembre, il est de 79,5 % contre 65,1 % à la RAF.

Cet accroissement des chiffres est l'œuvre d'un Canadien, William Maxwell Aitken, 1st Baron Beaverbrook, mieux connu comme Lord Beaverbrook, propriétaire du *London Daily Express*. Nommé ministre de la Production aéronautique par Churchill, il bouscule les habitudes des « fichus grand chefs », comme il surnomme les officiers généraux de l'*Air Ministry*. Beaverbrook donne la priorité absolue à la production de chasseurs, au détriment d'autres types d'appareils s'il le faut. Tous les programmes de production méticuleusement mis au point, parfaits sur le papier mais inadaptés à l'urgence de la situation, sont remis en question, au grand dam des *Air Marshals* concernés, outrés des libertés que prend cet étranger, qui ne tient compte que des capacités de l'industrie à fabriquer des avions, sans se soucier des impératifs de la stratégie. Dans les bureaux des ministères concernés, les fonctionnaires dérangés dans leurs petites habitudes ne peuvent être que choqués par le mépris de Beaverbrook pour la paperasse : passe encore lorsqu'il affirme que prendre des vacances d'été en cette année 1940 est incompatible avec la situation, mais lorsqu'en plus, il leur suggère de téléphoner plutôt que d'envoyer des notes pour faire avancer les choses, cela dépasse les bornes !

Et le pire, c'est qu'il introduit dans les bureaux quelques brillants ingénieurs et hommes d'affaires, comme Patrick Hennessy, directeur général de la Ford Motor Company pour l'Angleterre, ou Trevor Westbrook, un ancien directeur général de la Vickers-Armstrong, dont certains décrivent le caractère comme tyrannique.

Beaverbrook ne se montre pas plus conciliant avec les Américains, chez qui il a déjà placé plusieurs commandes d'avions avant la fin mai. Lorsque Henry Ford refuse de produire des moteurs Rolls-Royce Merlin, prétextant qu'il s'agit de matériel de guerre, il passe aussitôt l'ordre à Packard. Et quand les experts de cette firme lui opposent que leurs usines sont trop petites pour honorer la demande, il répond tout simplement : « Eh bien, Agrandissez-les ! » C'est ce qui sera fait et Packard produira par dizaines de milliers des moteurs Merlin qu'on trouvera sur des milliers d'avions britanniques et sur des chasseurs américains.

Beaverbrook lance aussi un appel aux femmes anglaises : « Donnez-nous votre aluminium, nous transformerons vos marmites et poêles à frire en Spitfire et en Hurricane ». Les journaux répercutent l'appel et aussitôt, des montagnes de casseroles s'amoncèlent dans toutes les permanences des services de volontaires féminins. Cette moisson n'apporte qu'une modeste contribution à la production de chasseurs, mais l'appel vaut son poids de quincaillerie par l'effet sur le moral de la population, qui a l'impression de participer, elle aussi, à l'effort de guerre. ■

▼ Une montagne de casseroles en aluminium tirée d'une collecte. Celles-ci permettront la fabrication de quelques Spitfire ou Hurricane, mais la collecte de ces ustensiles de cuisine aura un effet plus important sur le mental des ménagères britanniques que sur la production aéronautique. (DR)

[13] EHRENGARDT, Christian-Jacques, La Bataille d'Angleterre, du sang, de la sueur et des larmes, in Aérojournal n° 16, Aix-en-Provence, Caraktère SARL, 2010.

Le manoir de Bletchley Park en 1926. Quinze ans plus tard, transformé en QG du service de décryptage britannique, les rosiers et une bonne partie du parc auront laissé place à un labyrinthe de préfabriqués en bois et de bâtiments en dur. (DR)

SIGINT

CASSEURS DE CODES ET ÉCOUTE RADIO

Sigint est l'abréviation de *Signal Intelligence*, le renseignement basé sur l'écoute, le décodage et l'analyse des transmissions de l'ennemi. Son importance n'est pas négligeable durant la bataille d'Angleterre.

Installée au manoir de Bletchley Park, dans le Buckinghamshire, au nord-ouest de Londres, la *Government Code and Cypher School* ou GC&CS n'appartient pas à la RAF, mais elle rendra de grands services au *Fighter Command* durant la bataille d'Angleterre. On y a rassemblé les spécialistes du décryptage, non seulement britanniques, mais aussi issus des pays occupés, dont des Polonais, qui joueront un rôle clé dans le décodage des transmissions allemandes. Début 1940, les Alliés ont cassé le code Enigma, le système ultra-secret utilisé par les Allemands, sans que ces derniers ne s'en doutent.

ENIGMA

L'emploi d'Enigma par les forces allemandes remonte à la république de Weimar. La Reichsmarine l'utilise dès 1926, la Reichsheer suit deux ans plus tard et, bien que toujours dans la clandestinité, la Luftwaffe s'y met en 1933. Enigma est une machine complexe, mais en résumé, elle chiffre les informations en faisant passer un courant électrique à travers trois roues adjacentes, appelées rotors et contenant des fils électriques. Les rotors tournent, modifiant la configuration du réseau électrique chaque fois qu'une lettre est tapée. Enigma utilise une combinaison de parties mécaniques et électriques. La partie mécanique est composée du clavier, des rotors rangés le long d'un axe et d'un mécanisme faisant tourner d'un cran le rotor droit chaque

fois qu'on appuie sur une touche. Les rotors voisins tournent moins fréquemment mais à intervalles réguliers, de manière similaire au fonctionnement d'un compteur kilométrique. La partie électrique est constituée par une pile reliant les touches du clavier à des lampes. Chacune de celles-ci porte une lettre de l'alphabet. Lorsque le chiffreur appuie sur une touche portant une lettre, une lampe portant une autre lettre s'allume. Il tape tout le message, tandis qu'un second chiffreur note à chaque fois quelle lettre s'allume. Le résultat est envoyé aux destinataires sous forme d'une série de pentagrammes, précédés du nombre de lettres que comporte le message, d'un premier trigramme donnant la position initiale des rotors et d'un second trigramme, résultat du chiffrement des trois lettres d'une clef choisie par le premier chiffreur. Pour déchiffrer le message codé, il faut disposer d'une machine Enigma identique à celle utilisée par l'expéditeur et réglée de la même façon.

Le 2e bureau français charge le capitaine Gustave Bertrand de casser le code allemand. En 1931, celui-ci réussit à se procurer une copie de la documentation technique d'Enigma, cédée contre monnaies sonnantes et trébuchantes par Hans-Thilo Schmidt, employé au bureau de chiffrement de la Reichswehr. Bertrand transmet ces documents à ses collègues de la section du Chiffre, qui n'arrivent pas à casser le code pour autant. Il remet alors les mêmes documents au bureau du Chiffre britannique, sans plus de succès. En décembre 1932, il tente sa chance auprès du *Biuro Szyfrów* polonais, dirigé par le colonel Gwido Langer. Le mathématicien et cryptologue Marian Rejewski reconstitue les circuits de l'Enigma, chose que Bertrand n'apprendra que six ans plus tard, à l'occasion d'une conférence organisée par Langer à Varsovie en juillet 1939.

Bertrand rentre en France avec une Enigma reconstituée par les Polonais, cadeau de Langer. Après l'invasion de la Pologne, il récupère une partie du personnel du *Biuro Szyfrów*, y compris Langer. À présent commandant, Bertrand est nommé à la tête du centre d'écoute et de décryptage de l'armée française, surnommé « PC Bruno ». Son équipe comprend plusieurs réservistes, sept anciens de l'armée républicaine espagnole et quinze Polonais.

Une opératrice de la Luftwaffe se sert d'une Enigma pour chiffrer un message en décembre 1943 à Hambourg. Beaucoup moins sécurisé que le réseau de l'Enigma M, celui des machines des forces aériennes de Göring est rapidement « cassé » par les Alliés. (Bundesarchiv Bild-183-2007-0705-502-Walther)

Portrait ci-contre :
Le commandant Gustave Bertrand, du 2e Bureau, a pour mission de casser le code allemand et il collabore dans ce sens avec les Polonais. (DR)

Portrait à gauche :
Marian Rejewski (1905-1980), mathématicien et cryptologue polonais qui parvient à reconstituer les circuits de l'Enigma. (DR)

◀ Frederick W. Winterbotham en 1939. Il dirige l'*Air Section* du MI6. (DR)

Dans le plus grand secret, il fait fabriquer 40 répliques d'Enigma mais, bien qu'il coopère avec les Britanniques, il s'oppose à l'envoi de son personnel polonais à Londres. Le 17 janvier 1940, les Polonais du PC Bruno déchiffrent pour la première fois un message allemand codé par Enigma. Venu de Londres, le mathématicien Alan Turing, qui jouera un rôle déterminant dans le déchiffrement des codes allemands par les Britanniques, assiste à l'événement. Le PC Bruno est dissous après la capitulation de juin 1940 et, plutôt que de rejoindre la Grande-Bretagne, Bertrand regroupe son personnel en zone libre, pour reprendre le travail au profit de l'armée d'armistice, sous l'appellation de PC Cadix. En mars 1941, le service rétablit clandestinement les contacts avec les Britanniques mais, malgré les insistances de ceux-ci, Bertrand refuse toujours de quitter le territoire français ou de laisser partir son personnel. Après l'invasion de la zone libre, il tente de le faire passer en Espagne, mais plusieurs, dont Langer, sont arrêtés et Bertrand prend le maquis. Heureusement pour les Alliés, malgré la capture de plusieurs anciens membres du PC Cadix, les Allemands ignorent toujours que le secret d'Enigma a été mis à jour.

◀ Le célèbre Alan M. Turing, mathématicien et cryptologue britannique dont les travaux visant à déchiffrer le code des transmissions allemandes seront d'un apport inestimable à la cause alliée. (DR)

L'ORACLE DE BLETCHLEY PARK

En Grande Bretagne, la GC&CS confie le décodage des messages Enigma à une équipe qui, à terme, comprendra plusieurs centaines de membres, dirigés par le *Wing Commander* puis *Group Captain* Winterbotham. Le manoir de Bletchley Park devenant trop petit pour abriter tout le personnel, celui-ci est réparti dans plusieurs baraquements annexes.

Né en 1897, Frederick W. Winterbotham devient pilote de chasse au RFC en 1916, mais un an plus tard, il est abattu et fait prisonnier. Envoyé dans un camp près de Holzminden, il profite de sa captivité pour apprendre l'allemand. Après la guerre, il fait des études de droit à Oxford mais à l'issue de celles-ci, il se lance dans l'agriculture au Kenya puis en Rhodésie, sans succès. Rentré en Angleterre, il rejoint l'état-major de la RAF, où on le charge de mettre sur pied l'*Air Section* du *Secret Intelligence Service*, le fameux MI6 (*Military Intelligence, Section 6*). Sa mission consiste à rassembler des informations sur le développement de l'aviation dans des pays hostiles ou potentiellement hostiles. Il commence aussitôt à recruter des agents et à collationner leurs rapports.

L'une des recrues de Winterbotham est William de Ropp, né Sylvester Wilhelm Gotthard von der Ropp, en 1886 dans une famille prussienne de Lituanie. Commençant ses études supérieures à Dresde, le jeune von der Ropp poursuit celles-ci à l'université de Birmingham à partir de 1908. Se sentant de plus en plus britannique, il se fait naturaliser en 1915, rejoint le RFC et fait la connaissance de Winterbotham. Dans les années 1920, il travaille pour la Bristol Aeroplane Company, dont il est le représentant à Berlin. Il s'y lie avec Alfred Rosenberg, philosophe de l'idéologie nazie. Par son intermédiaire, il rencontre Rudolf Hess et Adolf Hitler. Ce dernier fait de lui son consultant personnel en affaires britanniques.

C'est par de Ropp que Winterbotham apprend que la république de Weimar entraîne secrètement des aviateurs militaires en URSS. Il lui fait aussi savoir que, bien qu'ils ne soient pas encore au pouvoir, les nazis souhaitent entretenir des contacts de haut niveau au Royaume-Uni, imaginant que les impérialistes britanniques se montreront favorables à leurs idées de supériorité raciale. Winterbotham ayant des connections dans la *Society*, il leur paraît un interlocuteur valable.

En 1932, avec l'accord du MI6, Winterbotham reçoit la visite de Rosenberg et le présente à des personnalités britanniques. Pour Rosenberg, Winterbotham est un officiel civil de l'*Air Staff* favorable aux idées nazies. C'est en tant que tel que, durant les sept années suivantes, il visite l'Allemagne à plusieurs reprises et est accueilli par les plus hautes autorités nazies, y compris Hitler. Avec une candeur incroyable, sans se douter des activités de leur visiteur, Göring, Milch et Kesselring lui livrent une foule de données intéressantes concernant la Luftwaffe, ainsi que les plans politiques et militaires allemands pour l'avenir. Ces activités cessent à la déclaration de guerre. Winterbotham est alors un membre important des

Les deux photos sur cette page : Bletchley Park possède une armée d'auxiliaires féminines mais aussi de mathématiciennes et d'analystes. Les deux photos montrent des secrétaires travaillant sur des machines Typex, des adaptations britanniques d'Enigma commerciales. (DR)

[1] À la fin de la Seconde Guerre mondiale, une quarantaine de SLU opèreront dans le monde entier.

[2] Pour *Human Intelligence*. Le terme désigne des renseignements obtenus par un agent déployé sur le terrain

services de renseignement britanniques, qui rend compte directement à Sir Hugh Sinclair, directeur du MI6, puis à son successeur, Sir Stewart Menzies. Comprenant l'utilité du décryptage des communications radio ennemies, il s'intéresse à Enigma et se révèle comme l'homme idéal pour diriger les activités des casseurs de codes de Bletchley Park.

ULTRA

En avril 1940, ceux-ci remportent à leur tour leur premier succès contre Enigma, en décryptant quatre petits messages concernant des demandes de personnel de remplacement émises par de grandes unités de la Luftwaffe. Ce n'est que le début. Winterbotham a déjà déterminé une procédure afin de partager les informations tirées des communications allemandes. Avec l'accord de Menzies, il met sur pied une nouvelle organisation chargée du décryptage et de la diffusion des messages décodés, ainsi que de la sûreté entourant tout ce qui se passe à Bletchley Park. L'objectif est de transmettre les informations utiles à ceux qui ont besoin de savoir – et seulement à eux – tout en évitant que les Allemands ne devinent que leur code a été percé à jour.

Winterbotham constitue des *Special Liaison Units* (SLU ou unités spéciales de liaison) comprenant quelques officiers, ainsi que des sous-officiers et des militaires du rang, rattachées aux grands commandements de l'*Army*, de la RAF et de la *Royal Navy* en fonction des besoins **[1]**. Leurs chefs ont un grade relativement modeste pour ne pas attirer l'attention, mais une personnalité suffisamment forte pour se faire respecter des généraux et amiraux auprès desquels ils sont détachés. En cas de tension entre l'autorité bénéficiaire et le chef de la SLU, Winterbotham se rend personnellement sur place pour arrondir les angles. Les premiers bénéficiaires du système sont le Premier ministre et les *Chiefs of Staff*, à qui les messages décodés sont transmis par estafette ou par téléphone

sécurisé, mais très rapidement, il apparaît que d'autres commandements, également supposés bénéficier des travaux de Bletchley Park, ne peuvent être contactés que par radio. C'est le cas de Lord Gort, commandant la BEF, ainsi que l'AVM Patrick Playfair, commandant l'AASF, dont les QG se trouvent en France. Une LSU est attachée à chacun d'eux et les données décryptées leur sont transmises directement en utilisant un code britannique hautement sécurisé. La SLU reçoit le message, le décode, puis son chef le donne à lire au commandant concerné – qui est habituellement le seul à en connaître l'origine. Il le récupère ensuite pour le mettre sous clé dans un coffre-fort.

Toujours dans le souci de cacher aux Allemands qu'ils ont percé à jour les mystères d'Enigma, le MI6 fait circuler une rumeur selon laquelle un super-espion, appelé « Boniface » et opérant en Allemagne, contrôle un réseau de renseignement dont les agents sont infiltrés jusque dans les plus hautes sphères politiques et militaires nazies. Rien de tel n'existe, mais les données récoltées par le décryptage d'Enigma sont souvent classées *Humint* **[2]** au lieu de *Sigint*, ce qui donne un vernis de véracité à l'existence de « Boniface ».

En un premier temps, le nom de celui-ci désigne également les messages décryptés à Bletchley Park, mais à partir de juin 1941, ils seront rassemblés sous l'appellation d'Ultra, une dénomination dérivée de leur niveau de classification. Précédemment, le niveau le plus élevé était *Most Secret*, mais après le décryptage des premiers messages d'Enigma, il est décidé de leur attribuer un niveau de classification encore plus élevé : *Ultra Secret*.

◀ Cliché d'une des salles de travail de la hutte n° 6 à Bletchley Park placée sous la direction de Gordon Welchman. (DR)

◀◀ Page de gauche, en haut : Une machine Enigma du modèle M4 uniquement dédiée à la *U-Bootwaffe*. (DR)

◢◢ Page de gauche, en bas : Soldats de la Heer se servant d'une Enigma I au cours des combats de 1939-40. C'est avant tout une machine « de campagne » transportable facilement grâce à son coffret et sa taille réduite pour l'époque. (DR)

[3] Chez les Américains, les renseignements obtenus par le décryptage de messages codés japonais sont rassemblés sous l'appellation de Magic.

[4] s.n., Air Intelligence, the Ears of Fighter Command, Battle of Britain Historical Society, 2007 https://www.battleofbritain1940.net/document-15.html

[5] « Le Knickebein de Clèves est dirigé sur le point 53° 24' Nord et 1° Ouest. » Ultra rendra de grands services durant la guerre des faisceaux, dont nous reparlerons brièvement plus loin.

En abrégé, cela donne Ultra, encore que le terme désigne aussi les renseignements obtenus par le décryptage d'autres systèmes de codage ennemis, y compris italiens et japonais **[3]**.

AU SERVICE DU *FIGHTER COMMAND*

Deux SLU sont envoyées respectivement aux états-majors du *Fighter Command* et du No 11 *Group*. Il semble toutefois que, même s'ils savent que les informations reçues sont fiables, Dowding et Park n'en connaîtront la véritable origine qu'à partir du 16 octobre 1940 **[4]**, et ils seront les seuls dans leurs commandements respectifs. Tous deux feront preuve de la plus grande prudence dans l'emploi des données reçues : à aucun moment, les commandants de secteur ne se douteront d'où elles proviennent et certaines décisions de Dowding seront même critiquées par des personnalités, intérieures ou extérieures au *Fighter Command*, ignorant sur quoi elles reposent.

Il ne faut cependant pas s'imaginer qu'Ultra – ou plutôt Boniface – permet à Dowding et à Park de lire les intentions de la Luftwaffe comme dans un livre ouvert. Le décryptage des messages pouvant prendre jusqu'à 48 heures, leur contenu est souvent dépassé au moment où ils en prennent connaissance. À d'autres occasions, Dowding sera informé légèrement à l'avance d'une attaque, mais pas de ses objectifs. La faute en incombe au changement quotidien de rotors par les chiffreurs allemands et ce n'est qu'à partir de l'année suivante que les experts de Bletchley Park parviendront à travailler plus vite. La mesure dans laquelle Ultra a aidé le *Fighter Command* durant l'été 1940 reste sujette à discussion, mais plusieurs communications déchiffrées semblent lui avoir été des plus utiles. En voici quelques exemples.

- Le 5 août, la GC&CS mène à bien une première tentative en vue d'établir un ordre de bataille de la Luftwaffe.
- Le *Fighter Command* peut se faire une idée réaliste des pertes de la Luftwaffe, grâce au décryptage des demandes de personnel et de matériel de remplacement remontant sa chaine de commandement depuis les unités en opérations. Dowding constate ainsi que la Luftwaffe éprouve des difficultés croissantes à combler les vides dans ses rangs.
- Dowding suit l'avancement des préparatifs de l'opération « Seelöwe ». Il comprend que celle-ci est annulée lorsqu'il reçoit le décryptage d'un message annonçant que l'équipement des aérodromes de Belgique, destiné à faciliter l'embarquement des parachutistes, a été démonté.
- En septembre 1940, Bletchley Park perce à jour la clé de codage d'un message du *Luftnachrichten Versuchsregiment* (régiment expérimental de transmissions de la *Luftwaffe*) qui, une fois décrypté, donne : « KNICKEBEIN KLEVE IST AUF PUNKT 53 GRAD 24 MINUTEN NORD UND EIN GRAD WEST EINGERICHTET **[5]** ». Ceci apporte la preuve que, pour guider leurs bombardiers durant leurs raids de nuit, les Allemands utilisent un système de faisceaux radio.
- Ultra révéle qu'un raid est prévu pour la nuit du 14 au 15 novembre 1940 et indique trois cibles possibles. L'objectif exact n'est déterminé qu'à la fin de l'après-midi du 14, grâce à la détection des signaux de radioguidage. Malheureusement, les contre-mesures ne permettent pas d'éviter le bombardement meurtrier de Coventry. Les unités de défense civile et les secours locaux sont d'abord dépassés par le nombre de personnes à secourir, mais d'autres groupes, en exercice dans le voisinage, sont redirigés vers la ville pour en renforcer les équipes.

RAF Y SERVICE

Beaucoup de communications radio allemandes, comme celles des équipages d'avions en vol, sont transmises en clair ou après un codage élémentaire, plus facile à décrypter. Si au début de la guerre, les services d'écoute de la RAF ignorent quelles transmissions seront en morse et lesquelles seront en phonie, toutes peuvent contenir des informations intéressantes concernant les opérations de la Luftwaffe.

L'organisation responsable de ces écoutes et de leur exploitation porte le nom de RAF Y Service (pour WI, abréviation de *Wireless Interception*). Celui-ci est aussi désigné sous l'appellation de couverture de *Home Defence Units* (HDU). Durant les trois premiers mois de la guerre, les seuls messages captés sont en morse. Pour ses messages en phonie, la Luftwaffe utilise une bande de fréquences à 40 mégacycles, que les postes britanniques ne captent pas. En mars 1940, la RAF achète des postes américains Hallicrafter 510, et les installe à Hawkinge, dans le Kent. Les services d'écoute captent

aussitôt des messages allemands en phonie, mais ils manquent de personnel connaissant la langue. Une campagne de recrutement est lancée au sein de la *Women's Auxiliary Air Force* (WAAF) dans le but de trouver du personnel qui non seulement comprend l'allemand, mais qui a aussi vécu en Allemagne et connait les dialectes. Au début de la bataille d'Angleterre, six ou sept WAAF travaillent comme opératrices du renseignement depuis une nouvelle installation à Fairlight, dans le Sussex. Rapidement, les HDU de Gorleston, Hawkinge et Beachy Head fournissent elles aussi des informations de premier ordre. Lorsque les chasseurs-bombardiers ennemis commenceront à attaquer à très basse altitude pour échapper aux radars, l'écoute radio restera pratiquement le seul moyen d'être prévenu avec quelques minutes d'avance de leur arrivée.

Les opératrices se familiarisent avec les indicatifs d'appel allemands. Elles écoutent les aviateurs de la Luftwaffe, discutant entre eux sans le moindre souci du maintien du secret. Ils mentionnent souvent le nombre d'avions dans les formations et leur destination. Les messages en clair sont exploités immédiatement. Ceux en code sont transmis à Bletchley Park pour décryptage. Le travail du Y Service est encore facilité lorsque la GC&CS commence à comprendre le système secret d'indicatifs radio de la Luftwaffe, dont chaque unité possède un indicatif modifié quotidiennement selon un répertoire appelé *Rufzeichentafel Ausgabe B*, surnommé *Bird book* à la RAF. Celui-ci contient plus de 40 000 indicatifs, consistant chacun en une combinaison de trois chiffres et lettres. Les différentes fréquences utilisées par les aviateurs allemands facilitent elles aussi l'identification des unités. Chaque *Group* du *Fighter Command*, dispose bientôt de sa propre branche du Y Service. ■

Le Messerschmitt Bf 109 E-3 (*WNr. 1162*) « 4 blanc » du *Leutnant* Johann Böhm de la 4./JG 51 est le premier Bf 109 à être capturé par les Britanniques après son atterrissage forcé près d'Elham, le 8 juillet 1940. (ww2images.com)

LE CALME AVANT LA TEMPÊTE

LA BATAILLE D'ANGLETERRE – PROLOGUE

Alors que, conformément à leur méthode du große Schlag, les Allemands tentent d'éliminer la RAF en lui portant un coup décisif, la bataille d'Angleterre tourne à la guerre d'usure où, malgré sa supériorité numérique, la Luftwaffe devra jeter l'éponge.

Les historiens s'accordent généralement pour répartir la bataille d'Angleterre en trois phases :

1. la bataille des convois, dirigée contre le trafic maritime dans la Manche et les ports britanniques donnant sur celle-ci ; elle dure du 10 juillet au 7 août ;
2. la bataille des aérodromes, dont l'objectif est la destruction de la RAF en général et du *Fighter Command* en particulier, par des combats aériens, ainsi qu'une attaque systématique des aérodromes et des installations de RDF ; elle dure du 8 août au 7 septembre ;
3. la bataille de Londres, dirigée contre la capitale et plusieurs autres villes britanniques ; on peut considérer qu'elle se termine à la fin du mois d'octobre, bien qu'elle comporte un épilogue qui dure jusqu'en mai 1941.

VEILLÉE D'ARMES

Jusqu'au 9 juillet, la Luftwaffe se redéploye sur les aérodromes français fraîchement conquis, pratiquement de la Belgique à la Bretagne. Dowding aussi remet de l'ordre dans ses forces. Depuis le 10 mai, le *Fighter Command* a perdu 453 chasseurs, essentiellement des Hurricane, et il lui manque 362 pilotes. Le remplacement des avions n'est pas un problème : Lord Beaverbrook y veille et les chasseurs neufs quittent les chaînes d'assemblage à la cadence d'une bonne centaine par semaine. C'est une autre affaire pour les pilotes, dont la formation prend de longs mois. Ceux issus de pays occupés, dont beaucoup ont l'expérience du

combat, pourraient constituer un apport précieux, mais il faut d'abord les couler dans le moule du *Fighter Command*. Quant aux pilotes britanniques et leurs frères d'armes venus des dominions, ceux qui rentrent d'un séjour en France ou qui ont combattu au-dessus de Dunkerque ont également acquis une expérience précieuse et, histoire d'équilibrer les connaissances dans les *Squadrons*, bon nombre de pilotes aguerris sont promus au grade supérieur et font mutation pour encadrer les unités qui n'ont pas encore été au feu.

◀ Une figure emblématique de la bataille d'Angleterre : l'as Peter Townsend, qui commande alors le No 85 *Squadron* avec brio. Les téléspectateurs de la série à succès *The Crown* le connaissent également, puisqu'il fut l'écuyer du roi George VI de 1944 à 1952 puis de la reine Élisabeth II de 1952 à 1953. Il entretint à cette occasion une longue liaison avec la princesse Margaret du Royaume-Uni, sœur cadette de la souveraine. (IWM)

Concernant ces dernières, Peter Townsend, commandant le No 85 *Squadron*, décrit l'ambiance qui y règne. « J'avais 24 ans. J'étais un vieux de 24 ans, si vous voulez. J'étais le plus vieux de mon *Squadron*. Ils étaient tous très jeunes. Enfin, beaucoup plus jeunes que moi, sensiblement plus jeunes que moi. Ils avaient peut-être 19 ans, 20 ans… Les plus vieux, les plus croulants avaient 22 ans, 23 ans.

Nous nous amusions beaucoup, nous étions pilotes, nous aimions voler. C'était du sport, on chassait son gibier, on se plaignait même parfois que d'autres, des rivaux, braconnaient sur notre territoire. […] On ne pensait pas beaucoup à la mort. La mort était présente, mais nous ne nous prenions pas très au sérieux, je crois. Si le contraire avait été le cas, le moral aurait été beaucoup plus bas, […]. Par contre, notre moral était formidable et je puis dire de tous les pilotes qui étaient avec moi, que le moral ne flanchait jamais » [1].

Parmi les derniers arrivés figure Richard Hilary. Né en Australie en avril 1919, il fait partie de l'*Oxford University Air Squadron* au moment de la déclaration de guerre mais n'a pas encore son brevet de pilote. Passant à la RAFVR, il achève sa formation et est affecté au No 603 *Squadron* à la fin de juillet 1940.

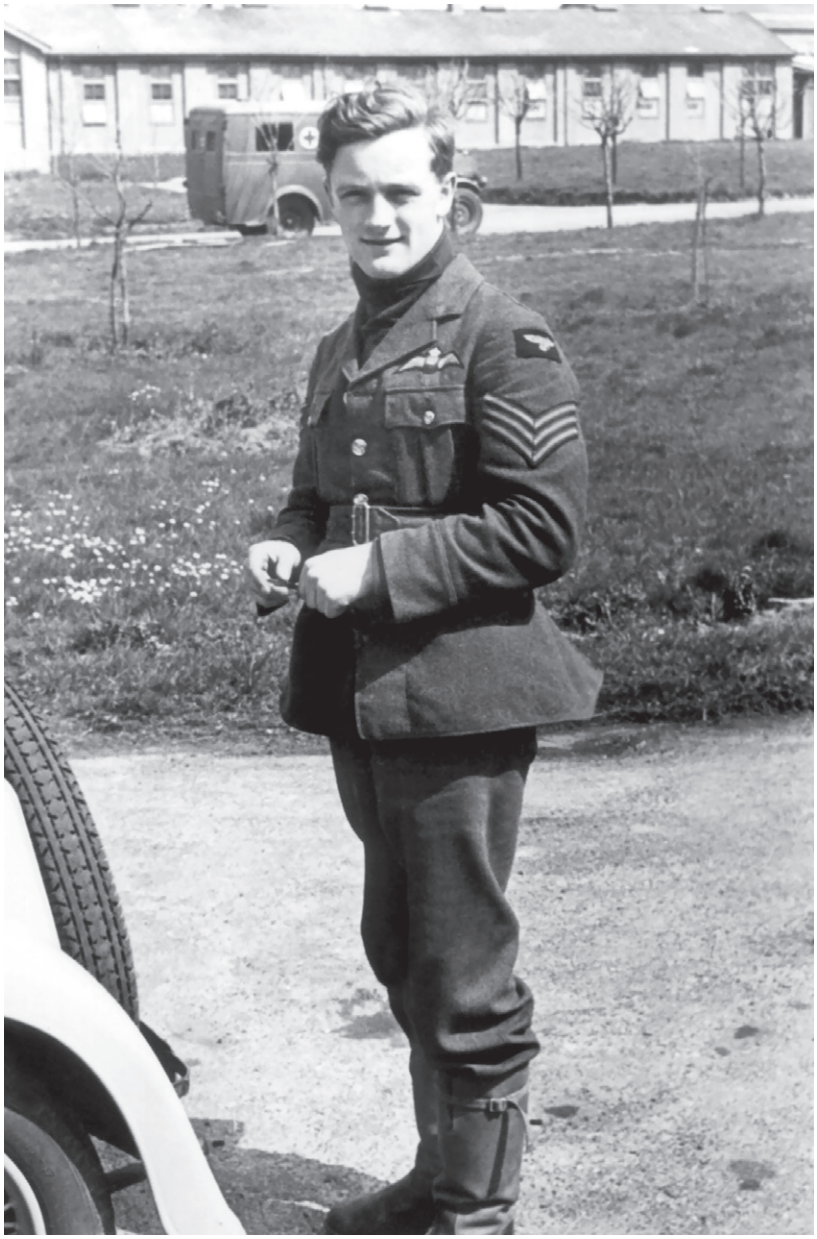
[1] GUILLAUD, Jean-Louis et TURENNE, Henri de, interview de Peter Townsend durant l'épisode La bataille d'Angleterre, dans la série télévisée Les grandes batailles, Paris, Société Nouvelle Pathé Cinéma, 1966

Il décrit son état d'esprit et celui de ses camarades, qui s'apprêtent à vivre leur baptême du feu : « C'était cela, la génération d'Oxford qui entra en guerre le 3 septembre 1939. Par nécessité, j'ai décrit la partie de l'Université avec laquelle j'ai été en contact et qui se suffisait particulièrement à elle-même, mais j'ose penser que nous différions peu, dans l'essentiel, de la majorité des jeunes hommes ayant bénéficié d'une éducation similaire. Nous étions désillusionnés et gâtés. La presse nous qualifiait de génération perdue et nous n'en étions pas mécontents. En apparence, nous étions égoïstes et égocentriques, sans aucun Saint-Graal à poursuivre. La guerre nous en fournit un, et sous une forme délicieusement appétissante. Cela n'exigeait aucune forme d'héroïsme, mais nous donnait l'occasion de démontrer par l'action, notre aversion pour l'émotion et le patriotisme organisés, l'occasion de prouver à nous-mêmes et au monde que notre vernis effacé n'était pas aussi profond que notre aversion pour l'ingérence, l'occasion de prouver qu'aussi indisciplinés que nous fussions, nous étions à la hauteur de la jeunesse nourrie de dogmes d'Hitler.

Pour ma part, j'étais heureux pour des raisons purement égoïstes. La guerre résolvait tous mes problèmes de carrière et offrait une chance de réalisation personnelle qui, normalement, eût pris des années à atteindre. En tant que pilote de

▲ Le *Squadron Leader* Peter Townsend, commandant du No 85 *Squadron*, saute de son Hurricane Mk. I *Serial* P3166 immatriculé VY-Q alors qu'un camion-citerne est déjà en place pour le ravitailler en essence à Castle Camps, en juillet 1940. (IWM)

◀ Victime du fameux « casse-croûte collimateur », le *Leutnant* Johann Böhm, dont le Bf 109 est visible en première page de ce chapitre, est fort courtoisement prié par un soldat écossais du *London Scottish Regiment* de bien vouloir se rendre à la case prison. (ww2images.com)



▲ Le vainqueur de Böhm : le *Sergeant* Edward Anthony Mould. Il sera abattu à son tour par un Bf 109, le 28 juillet, et devra sauter de son avion en feu. Promu officier en mai 1941, il se reconvertira dans la chasse de nuit et s'écrasera avec son Mosquito au cours d'une interception, le 20 janvier 1943. (ww2images.com)

chasse, j'espérais une concentration d'amusement, de peur et d'exaltation, impossible à éprouver dans toute autre forme d'existence. Je n'allais pas être déçu » [2].

PREMIER BF 109 E CAPTURÉ

Même si les historiens considèrent que la bataille d'Angleterre ne débute que le 10 juillet, les journées précédentes n'ont rien d'un long fleuve tranquille. Le 8 vers 16h00, le No 74 *Squadron* tombe sur un *Schwarm* de la 4./JG 51, en chasse libre au-dessus de Manston. Touché, le Bf 109 E du *Leutnant* Johann Böhm effectue un atterrissage sur le ventre dans un champ à Bladbean Hill, non loin d'Elham, dans le Kent. Dans son *Form F Combat Report* [3], le *Sergeant* (*Sgt*) Edward A. Mould déclarera : « J'étais *Red Leader* d'une section du *A Flight,* No 74 *Squadron*, accompagnée par le No 2 de la *Blue Section*. Nous étions en patrouille d'interception au-dessus de Douvres lorsque j'ai aperçu quatre Me 109 volant de front sur mon côté tribord. J'ai ordonné « *En ligne de front* » et j'ai viré vers tribord pour arriver sous la queue du Me 109 arrière. Je lui ai envoyé une courte rafale avec une correction de 30° ; il est immédiatement parti en demi-tonneau et a piqué vers le sol, suivi par *Red 2*. En tentant de le suivre, j'ai subi le voile noir et je l'ai perdu de vue, mais j'ai aperçu un autre Me 109 volant également à basse altitude. Alors, j'ai piqué sur lui depuis 3 000 pieds. Il a aussitôt plongé au ras du sol et a essayé de me semer par des manœuvres évasives le long des vallées derrière Douvres et Folkestone, ce qui ne me permettait de lâcher que de courtes rafales avec correction. Après deux de ces rafales, de la fumée et de la vapeur sont sorties de son radiateur sous l'aile gauche et d'autres coups l'ont touché au fuselage.
Alors que je tirais ma dernière rafale, vers lui, il a fini par se poser train rentré dans un pré près d'Elham. Le pilote était visiblement indemne et j'ai tourné au-dessus de lui jusqu'à ce qu'il soit fait prisonnier ».
Cette victoire est confirmée par le P/O P. Stephenson, dont le *Form F* mentionne : « Je patrouillais au-dessus de Douvres en tant que *Red 2,* No 74 *Squadron* à 6 000 pieds, lorsque nous avons repéré quatre Me 109 à 5 000 pieds, approchant depuis le sud en ligne de front. Deux avions ennemis se sont écartés pour se diriger vers l'est. Je les ai pris en chasse, derrière *Red Leader*. *Red Leader* a lâché une brève rafale avec une correction de 30° vers l'avion ennemi. Celui-ci a effectué un décrochage vertical vers la droite et, tandis qu'il piquait, je l'ai suivi, voyant que *Red Leader* n'y parvenait pas.

[2] HILLARY, Richard, The Last Enemy, London, Pan Books, Ltd, 1975, p. 27

[3] s.n., Lt Johan Böhm shot down near Elham, Dans : Battle of Britain Diary, https://battle-of-britain-diary.org.uk/1940/07/08/lt-johann-boehm-shot-down-near-elham/

Messerschmitt Bf 109 E-3
Avion du *Leutnant* Johann Böhm
4./JG 51
Desvres, France, juillet 1940

J'ai suivi l'avion ennemi vers le sol, de 5 000 pieds à 50 pieds. J'ai remarqué que l'avion ennemi tirait avec ses armes tandis qu'il piquait et que nous suivions une route. J'ai tiré plusieurs longues rafales et j'ai touché les deux radiateurs à la première. L'avion ennemi était enveloppé d'une fumée noire huileuse. J'ai suivi l'avion ennemi pendant 5 minutes, volant bas tout le temps à vitesse maximale. Je me suis écarté lorsque j'ai aperçu une machine volant derrière moi. Après m'être écarté, j'ai vu que c'était un Hurricane. J'ai regagné Manston ». La victoire sera attribuée à Mould. En se posant, Böhm a heurté son collimateur de la tête et la patrouille du *London Scottish Regiment* qui vient le faire prisonnier le trouve le visage ensanglanté. Après avoir été sommairement pansé, il est emmené vers Broome Park. Son avion est le premier Bf 109 E capturé pratiquement intact par les Britanniques et permettra à l'*Air Intelligence* d'en apprendre beaucoup à son sujet.

MORTELLE RANDONNÉE

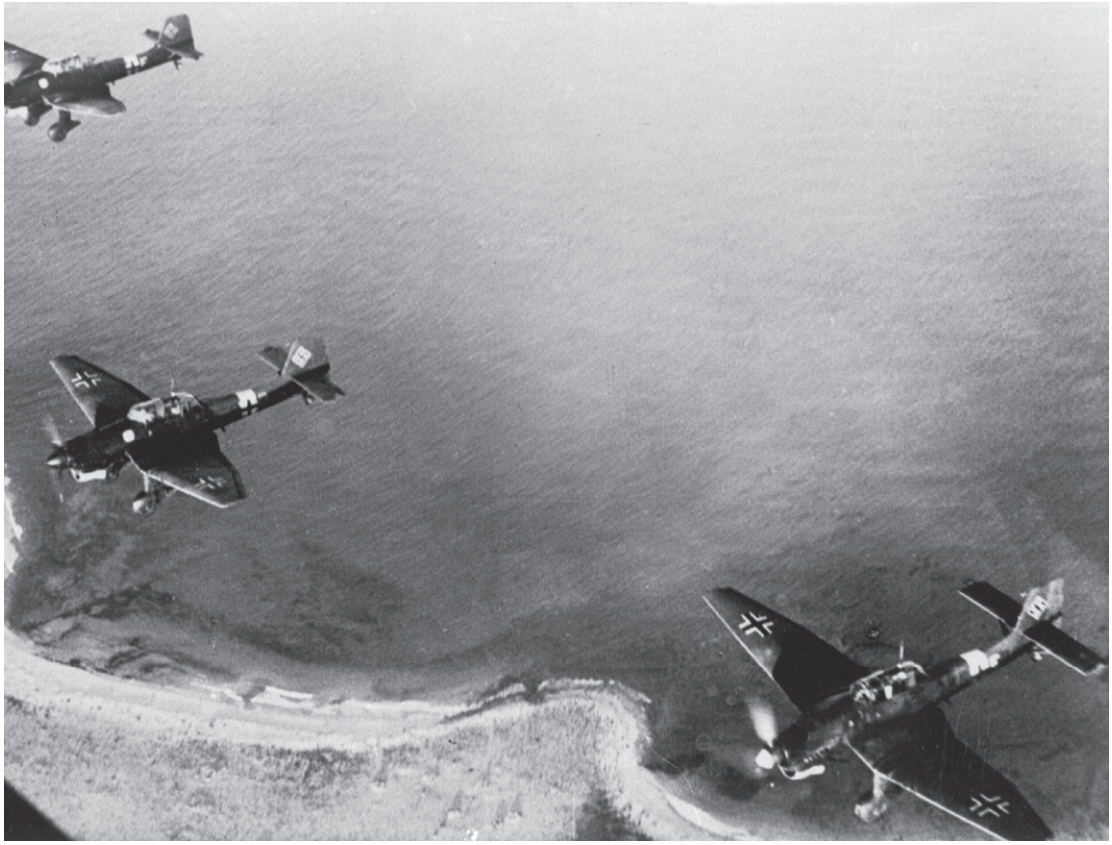
En ce bel été de 1940, les journées sont longues pour les pilotes du *Fighter Command*. Ils se lèvent à 03h30 pour entamer leurs patrouilles et beaucoup d'entre eux ne se couchent que vers 23h30. Le manque de sommeil se fait sentir, alors que la bataille n'a même pas commencé. Comme beaucoup d'autres pilotes de l'*Auxiliary Air Force*, le P/O David Crook est plus âgé que ses camarades de la RAF régulière ou de la RAFVR. Né en novembre 1914, il est sorti de Cambridge et a été affecté au No 609 *Squadron* en août 1938. Il sert avec celui-ci sans interruption depuis le 25 août 1939.

En ce 9 juillet 1940, réveillé par son ordonnance avant les premières lueurs, il ne se doute pas, en prenant son petit déjeuner, que ce jour sera celui de son baptême du feu. Une première patrouille en compagnie de son ami Peter Drummond-Hay se déroule sans incident. À 18h30, tous deux repartent accompagnés de Michael Appleby pour une mission de surveillance au-dessus de Weymouth, dans le Dorset. Drummond-Hay est leader. Au bout de 45 minutes sans contact, celui-ci demande l'autorisation de rentrer, mais le *Sector Control* refuse et signale la présence d'une formation de Ju 87.

Les avions ennemis sont repérés entre les nuages, à quelque 25 km, au-dessus de la Manche et, le doigt sur la détente, les trois pilotes britanniques foncent. Crook raconte cet engagement dans son livre *Spitfire Pilot* : « Je volais en dernière position, lorsqu'à mes plus grandes surprise et consternation, j'ai aperçu au moins neuf Me 110 à quelque 2 000 pieds au-dessus de nous. Ils commençaient tout juste à piquer et à nous rattraper. Si nous ne réagissions pas rapidement, nous serions tous morts dans quelques secondes. J'ai immédiatement appelé, désespérément, « *Attention, derrière !* » Mais ils continuaient à filer droit vers les bombardiers devant eux. De toute ma vie, je ne me suis jamais senti aussi impuissant. À ce moment, le Messerschmitt de tête a ouvert le feu sur moi et j'ai vu ses obus et ses balles traçantes passer juste au-dessus de ma tête. […] J'ai viré violemment et plongé dans une couche de nuages. Sortant de celle-ci à plus de 400 mph [640 km/h], j'ai vu un Ju 87 droit devant » **[4]**.

Crook ouvre le feu et manque le *Stuka*, qui vire et disparaît de son champ de vision. Remontant vers un nuage protecteur, il aperçoit un Bf 110 et lui décoche une autre rafale, toujours sans résultat. Traversant le nuage, il tombe sur un second Ju 87 et, cette fois, c'est la bonne : « Des flammes ont enveloppé toute la machine, qui est tombée de quelque 5 000 pieds, jusqu'à ne plus être qu'une masse informe de débris. Absolument fasciné, je l'ai vu percuter la mer dans une grande gerbe d'écume. Après cela, j'ai été plutôt surpris de constater que mon seul sentiment était celui d'une solide émotion. Un moment plus tard, j'ai repéré un autre Spitfire qui rentrait en suivant un parcours très irrégulier, visiblement en gardant un œil sur ses arrières. Je l'ai rejoint, j'ai reconnu Michael et, ensemble, nous avons filé vers la côte anglaise comme une paire de lapins apeurés. J'ai effectué un atterrissage parfaitement inélégant. […] Je suis sorti pour parler à Michael et j'ai constaté que ma main tremblait fortement, et même ma voix était mal assurée ». Au moment de se lancer vers les Ju 87,

◀ Page de gauche :
Août 1940, des Junkers Ju 87 B *Stuka* survolent en *Ketten* le nord de la France pour aller bombarder des objectifs en Angleterre. Les bombes de 50 kg sous les voilures sont en effet bien visibles.
(Nationalmuseet Danmark)

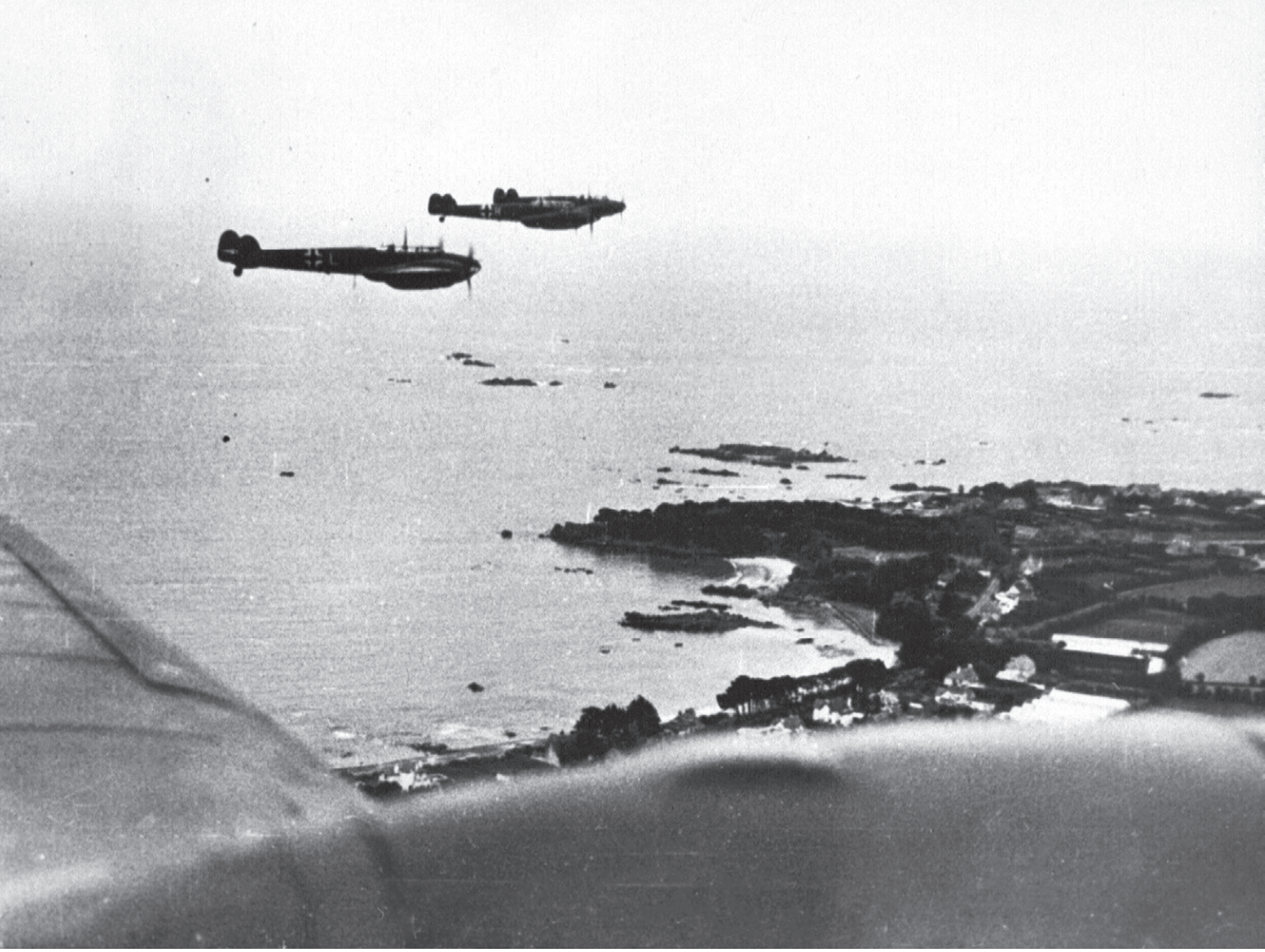


▶ Une *Kette* de Ju 87 B survole le littoral anglais à l'été 1940. Les *Stuka* sont assez vite retirés des opérations de la bataille d'Angleterre, non pas tant du fait des pertes que de la nécessité de les préserver pour « Seelöwe », durant laquelle ils auraient dû directement appuyer les troupes débarquées sur les plages et tenir la Royal Navy à distance de celles-ci.
(DR)

▼ Un Bf 109 E de *Geschwader Adjutant* (reconnaissable à sa marque d'identification chevron+barre verticale) au décollage, probablement à Marck durant la bataille d'Angleterre.
(Coll. J.-L. Roba)

Appleby a laissé sa radio en émission et ne l'a remise sur réception que juste à temps pour entendre Crook crier son avertissement « Messerschmitt ! ». Jetant un coup d'œil derrière lui, il a vu trois Bf 110 et leur a échappé de justesse. Il a ensuite observé, à une distance de près de deux kilomètres, une mêlée furieuse, probablement le dernier combat de Drummond-Hay contre les Messerschmitt. Le leader ne rentrera pas et la mer rejettera son corps quelques jours plus tard. ■

[4] ZIEGLER, Frank H., Under the White Rose, the Story of 609 Squadron, Bodmin (UK) Crecy Books, 1971, pp. 102, 103



La bataille des convois

La bataille d'Angleterre – Acte 1

Les premières opérations de la Luftwaffe visent à établir un blocus maritime des îles Britanniques. Simultanément, Göring et ses généraux cherchent à inciter la RAF à accepter le combat, de manière à lui infliger des pertes.

▲ Des Messerschmitt Bf 110 de l'*Erprobungsgruppe* 210 survolent une île anglo-normande début septembre 1940. Conçus comme chasseurs à long rayon d'action, ils ne tardent pas à être dominés par les Spitfire et même les Hurricane du *Fighter Command*. (DR)

LE 10 juillet, la première phase de la bataille d'Angleterre commence timidement : le ciel est couvert et nuageux, il y a même quelques ondées jusqu'en début d'après-midi. Cette première phase sera riche en enseignements pour les deux camps : elle permet à chacun de prendre connaissance des tactiques de l'adversaire, ainsi que d'évaluer sa réactivité. Les pilotes de chasse allemands sont nombreux à attendre un engagement décisif. Pour l'*Oberst* Osterkamp, *Geschwaderkommodore* à la JG 51, le *Fighter Command* se trouvera devant un dilemme : s'il sort pour protéger les convois dans la Manche, il sera anéanti ; s'il refuse le combat, les navires marchands seront coulés.

BAIN FORCÉ

Dans l'après-midi, c'est l'effervescence dans les salles d'opérations du No 11 *Group* : la RDF détecte une forte activité ennemie au-dessus de la Manche. L'AVM Park reste prudent : il ne veut pas engager le gros de ses forces avant la grande action attendue et risquer une attrition prématurée. Six Hurricane du No 32 *Squadron* se trouvant dans les parages, ceux-ci reçoivent l'ordre d'aller voir ce qu'il se passe. Une vingtaine de Spitfire et de Hurricane des No 11, 74, 64 et 56 *Squadrons* sont envoyés en renfort.

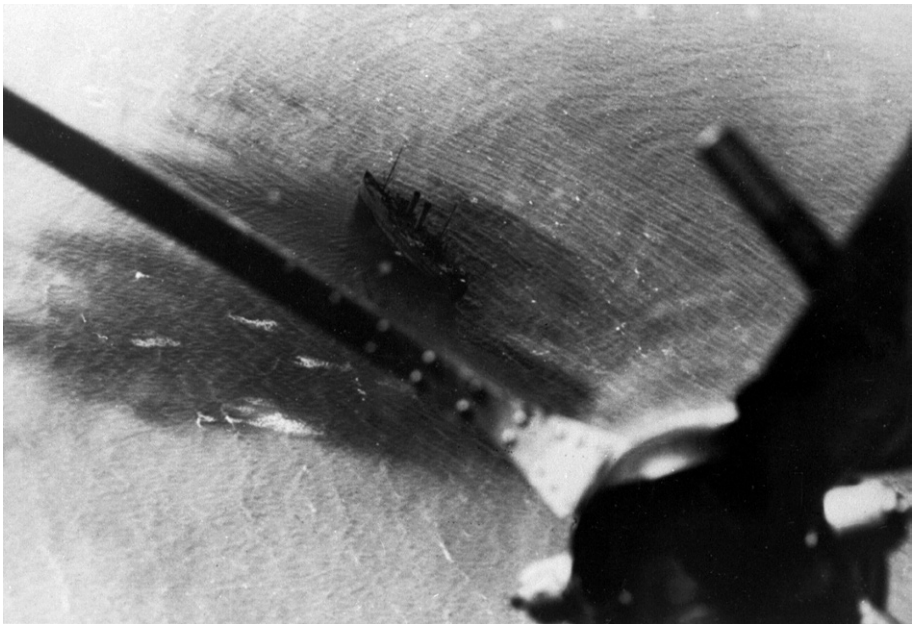
Arrivant les premiers, les pilotes du No 32 trouvent un convoi marchand aux prises avec un *Gruppe* de Dornier Do 17, couverts par une cinquantaine de Bf 109 et Bf 110. Les six Hurricane piquent sur la formation ennemie, qui se met en cercle défensif : les Bf 109 au-dessus, les Bf 110 au milieu et les Do 17 en-dessous. Les renforts rejoignent : grimpant à un millier de pieds au-dessus des Bf 109, les huit Spitfire du No 74 plongent dans le cylindre d'avions allemands. Une fois redescendus au ras des flots, la plupart ont épuisé leurs munitions. Lorsque chacun des deux adversaires se retire, le convoi n'a perdu qu'un seul navire, les Allemands ont perdu quatre avions et les Britanniques trois. Le restant de l'après-midi et en soirée, la Luftwaffe lance des raids moins massifs sur le territoire britannique, contraignant le *Fighter Command* à effectuer près de 600 sorties. À la tombée de la nuit, le bilan de la journée est de 13 avions allemands perdus, contre 6 britanniques.

Le lendemain, le brouillard se dissipe plus rapidement, permettant à la Luftwaffe de déployer une intense activité au-dessus de la Manche, contre les ports britanniques et jusqu'en Écosse. Pour protéger les navires, le *Fighter Command* n'engage que des formations réduites qui, à tout moment, risquent de se retrouver en infériorité. Les stations de RDF détectent bien l'ennemi, mais par manque d'expérience, les opérateurs sous-estiment l'importance des formations et leur altitude, tandis que, bien qu'ils ne dépassent pas 5 minutes, les délais de transmission aux salles d'opérations empêchent les No 10 et 11 *Groups* de s'organiser en fonction de la puissance adverse.

▲ Le *Generalmajor* Theo Osterkamp et son état-major du *Jagdfliegerführer* 2 planifient les missions des chasseurs de la *Luftflotte* 2. (© ECPAD/France/1940/ Photographe inconnu)

▼ Ces Dornier Do 17 Z de la 9./KG 76 survolent le pays de Bray, en route vers leurs objectifs de l'autre côté de la Manche. (© ECPAD/France/1940/ Photographe inconnu)

Heureusement, la Luftwaffe ne tire pas profit de la situation.
Envoyé seul à la poursuite d'un Do 17 isolé, Peter Townsend trouve celui-ci, mais bien que sérieusement endommagé, le bombardier rentrera, alors que son mitrailleur touche le moteur du Hurricane, ne laissant à Townsend d'autre option que de sauter au-dessus de la Manche, en vue d'un bateau de pêche :
« Le parachute s'ouvrit et le harnais m'arracha brutalement à ma chute tête en bas. Loin au-dessous de moi, je pus encore voir mon brave VY-K piquer verticalement vers la mer, puis s'y engloutir dans un geyser d'embrun et d'écume.
Je me sentais parfaitement en sécurité, à me balancer ainsi, très haut au-dessus de l'eau. L'ennui était qu'il me restait à y entrer. […] Vêtu seulement […] d'un pantalon et d'un léger chandail, je n'étais plus gêné que par mes bottes d'aviateur. Bizarrement, je préférai les garder : j'aurais toujours le temps de m'en défaire dans l'eau.
Quand arriva le plongeon, je fis le nécessaire pour me débarrasser de mon harnais de parachute, et je coulai, des mètres et des mètres me sembla-t-il, dans une obscurité glauque. Il se passa de longues secondes, durant lesquelles, libéré de mon harnachement, je battis vigoureusement des bras et des jambes. Lorsque j'émergeai enfin, la première chose que je vis fut « mon bateau » à moins d'un mile. Par chance, l'équipage m'avait vu et mettait déjà une embarcation à la mer. J'envoyai promener mes bottes et me mis à nager, avec une sensation aigüe d'impuissance et de petitesse au milieu de l'eau, mais nullement crispé en même temps, et soutenu par ma Mae West. Cependant, cette espèce de gros bulbe jaune, bourré de kapok très léger, avait besoin d'être encore gonflé, et pour cela il fallait se servir de la bouche. Je soufflai dans le tube jaune, mais n'avalai que des tasses d'eau salée. Du coup, je me remis à nager. […]
Pendant ce temps, le canot se rapprochait. Je ne vis d'abord que quatre solides gaillards qui souquaient. Puis un cinquième se dressa à l'arrière en brandissant une gaffe et en criant :
- *'Bon Dieu ! Du diable si ce n'est pas un de ces p… de Fritz !'*
Sans hésiter une seconde, je criai en retour :
- *'Non ! Je ne suis qu'un p… d'Anglais !'*
L'homme baissa aussitôt sa gaffe. Quelques instants plus tard, des mains m'entouraient, m'empoignaient et une voix, avec un fort accent du Yorkshire, disait :
- *'Viens par ici, petit, on te tient, t'en fais pas !'*
Et je fus hissé à bord. Je ne crois pas qu'il puisse y avoir une expérience humaine au monde, comparable à cette sensation d'être arraché à la mort par des mains inconnues et pleines de bonté » [1].



JABOS ET MÉDIA

Dix minutes plus tard, Townsend est à bord du *Cap-Finistère*, dont l'équipage lui donne des vêtements secs – un jersey bleu et un pantalon à pattes d'éléphant – avant de lui servir une double ration de rhum et un solide petit déjeuner. Les toasts au rhum se succèdent et c'est la tête un peu légère que le *Squadron Leader* remonte sur le pont au moment où le *Cap-Finistère* arrive à Harwich.

▲ 3 août 1940, un bombardier allemand He 111 survole un navire marchand britannique voguant sur la Manche durant le *Kanalkampf*. Quelles sont les chances de survie du navire ? (DR)

◀ Deux Messerschmitt Bf 110 D-0 de la 1./ *Erprobungsgruppe* 210 survolent le port de Cherbourg. Au premier plan, le *WNr. 3384*, qui devait être abattu par la DCA de Southampton le 24 septembre. Le *Leutnant* Ulrich *Freiherr* von der Horst et l'*Obergefreiter* Franz Öllers périront dans l'épave qui s'abîmera en mer. (Archives Aérojournal/Coll. J. Vasco)

[1] TOWNSEND, Peter, Un duel d'aigles – 2. La bataille d'Angleterre, Paris, Flammarion, 1972, pp. 99, 100

[2] GUILLAUD & TURENNE, op.cit.

Las ! Au lieu de se mettre à quai, le chalutier s'amarre contre un autre bateau et lorsque Townsend saute sur le pont de celui-ci, l'équipage refuse de le laisser passer avant d'avoir fêté sa visite, au rhum bien entendu. Quand enfin il aborde la terre ferme d'une démarche chancelante, c'est pour tomber sur le F/L Harry Hamilton, un Canadien commandant le *A Flight*, qui l'attendait et qui s'esclaffe en voyant la tenue de son supérieur. Mais ce n'est rien à côté de l'hilarité générale que le *Squadron Leader* provoque lorsque, de retour à l'unité, il confesse que c'est un Dornier qui l'a eu. Qu'à cela ne tienne, une fois les vapeurs d'alcool dissipées, Townsend remonte dans un Hurricane pour emmener la dernière patrouille de la soirée.

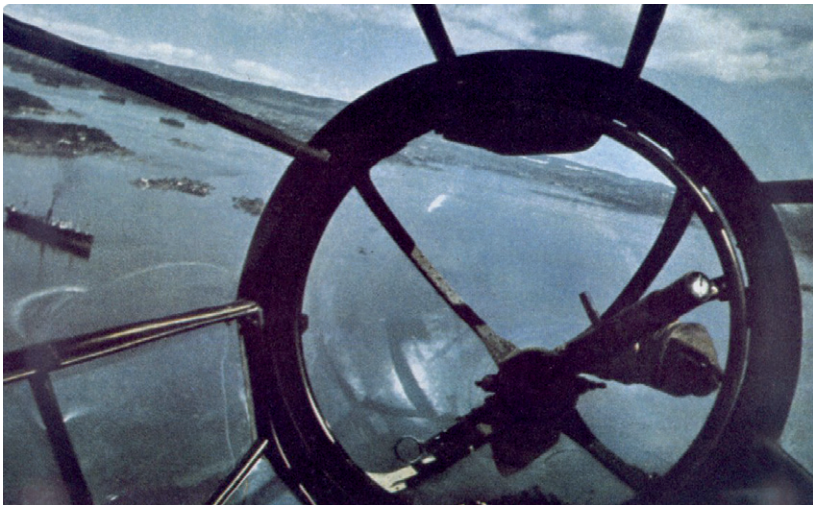
Le 13, pour la première fois, huit Bf 109 et dix Bf 110, escortés par le I./JG 52, attaquent à la bombe des navires dans l'estuaire de la Tamise. Les *Jabo* causent peu de dégâts, mais l'attaque bénéficie de l'effet de surprise et tous les avions rentrent sans avoir été interceptés. Les chasseurs-bombardiers appartiennent à l'*Erprobungsgruppe 210* (*ErpGr.* 210), une unité expérimentale composée de deux *Staffeln* de Bf 110 C-4/B et d'une de Bf 109 E-1/B et E-4/B emportant respectivement deux et une bombe de 250 kg.

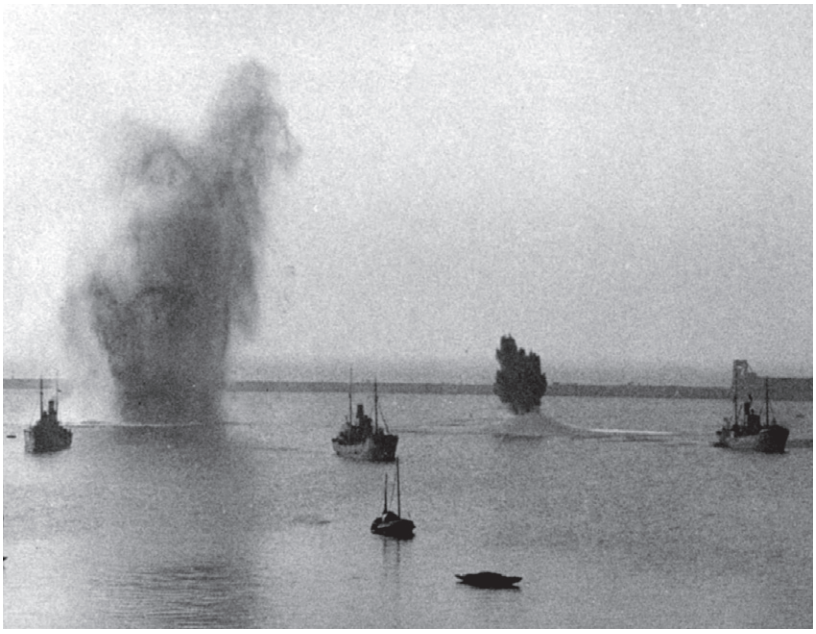
Les *Jabo* offrent deux avantages : souvent employés par paires, voire isolément, ils surgissent à l'improviste, la plupart du temps sans avoir été détectés – ou trop tard – par les radars et disparaissent avant que les chasseurs britanniques ne puissent intervenir : s'ils sont interceptés, une fois leur charge offensive larguée, ils peuvent se défendre comme n'importe quel chasseur. Le *Generalfeldmarschall* Kesselring parle d'artillerie volante, mais les *Jabos* ont des défauts : faute de viseur adapté, leurs bombardements sont peu précis et, bien qu'ils constituent une arme redoutable sur le plan tactique, la faiblesse de leur charge les rend inefficaces dans une campagne de bombardement stratégique.

Le lendemain, la population britannique assiste en direct à un autre engagement au-dessus de la Manche, grâce aux commentaires de Charles Gardner, journaliste et commentateur à la BBC :

« Il y a 1, 2, 3… 7 bombardiers en piqué allemands Ju 87. Maintenant, il y en a un qui pique sur sa cible. Bang ! Non, il a manqué le navire qu'il visait. Là, vous pouvez entendre nos avions qui grimpent, les chasseurs britanniques arrivent. Les bombardiers effectuent un piqué vertigineux, on peut voir les bombes quitter les machines et tomber à l'eau. L'un d'entre eux s'abat en flammes, un des nôtres a touché un Allemand, qui descend suivi d'une longue traînée de fumée, complètement hors de contrôle. Un homme vient de sauter ; le pilote descend en parachute. L'avion percute la mer… Splash ! Le combat se poursuit, vous pouvez entendre le bruit des mitrailleuses. Et ça, c'était une bombe, vous pouvez l'imaginer. Et voilà qu'un chasseur vient de toucher un Messerschmitt ; c'était magnifique. Il descend maintenant, je pense qu'il a son compte. Il tombe, il tombe en chute libre, il s'abat comme une fusée. Un piqué vertigineux. Le voici. Personne ne peut se sortir de ce piqué. C'en est fini de lui.

Un Messerschmitt se dirige sur un ballon, qui tombe en flammes. Regardez cela, ils s'en vont. Un Spitfire prend un bombardier en chasse. Il va l'avoir ! Bon sang, je n'ai jamais vu un tel spectacle. Nos chasseurs de la RAF les ont vraiment eus » [2].





▲ Des bombes explosent entre les bâtiments de commerce d'un convoi. Charles Gardner, de la BBC, commente les raids aériens allemands comme s'il s'agissait d'une rencontre sportive. (DR)

▲▲ Un He 111 H de la KG 26 basé en Norvège (à Stavanger-Sola ou Trondheim-Vaernes) file vers l'Angleterre pour une mission de bombardement. (DR)

Messerschmitt Bf 110 D-0
Avion de l'*Oberleutnant* Alfred Habisch
2./*Erprobungsgruppe* 210
Denain, France, août 1940

LOURDES PERTES

Bien que le No 264 *Squadron* ait remporté quelques succès au-dessus de Dunkerque, le Defiant ne peut rivaliser avec le Bf 109. Les équipages du No 141 *Squadron* brûlent pourtant de se battre et tous ont accueilli avec enthousiasme l'ordre de quitter l'Écosse pour se redéployer à West Malling. Ils vont vite déchanter : le 19 juillet, le No 141 effectue sa première mission de combat avec neuf avions répartis en trois *Vics*. Alors qu'ils survolent Folkestone pour protéger un convoi, ils se font coiffer par les Bf 109 du III./JG 51, conduits par le *Hauptmann* Johannes Trautloft. Deux Defiant s'abattent en flammes et les autres s'égaillent en tous sens, poursuivis par les Messerschmitt, dont les pilotes ont désormais appris à se méfier des tourelles de leurs adversaires. En une minute, le *Squadron* perd sept avions, quatre tués et cinq blessés, contre deux victoires. Cet affrontement démontre l'incapacité du Defiant à combattre un chasseur monoplace et le *Fighter Command* ne peut se permettre la répétition d'une hémorragie comme celle subie par le No 141 *Squadron*, définitivement retiré des opérations de jour et envoyé à Prestwick, non loin de Glasgow pour se recompléter. Le No 264 *Squadron* reste provisoirement avec le No 12 *Group*.

Les combats du 24 juillet sont d'une rare férocité. Kesselring tente une nouvelle tactique en attaquant deux convois simultanément, respectivement au large de Douvres et dans l'estuaire de la Tamise. Arrivant le premier sur place vers 08h15, le No 54 *Squadron* partage ses forces pour repousser les deux attaques. Vers 11h00, des Do 17 survolent à nouveau la Tamise, escortés par le III./JG 26 et le III./JG 52. Le No 54 fait de nouveau face mais, connaissant la faible autonomie du Bf 109, Park envoie en renfort le No 610, qui tombe sur le III./JG 52. En quelques minutes, celui-ci perd son *Kommandeur*, le *Major* Wolf-Heinrich von Houwald, titulaire de cinq victoires en Espagne, ainsi que deux de ses *Staffelkapitäne* et un quatrième pilote. Le III./JG 26 perd deux avions mais, ensemble, les Allemands revendiquent quatre victoires. En réalité, les Britanniques ne perdent que trois Spitfire. Malheureusement, dans leur exaltation, les pilotes anglais croisent les Blackburn Skua du No 806 *Squadron, Fleet Air Arm*, qu'ils prennent pour des avions ennemis et en abattent un.

Le lendemain, un autre convoi est attaqué au large du Pas-de-Calais. Le III./JG 52 est de nouveau de la partie et, accroché par les Hurricane du No 32 *Squadron* et les Spitfire du No 65, il perd trois avions. Un quatrième percute la mer en poursuivant un Spitfire. Le III./JG 52 revendique un Spitfire et un bombardier, probablement un Hampden. Après la perte de huit pilotes, le III./JG 52 rentre en Allemagne.

La Luftwaffe effectue plus de 200 sorties en ce 25 juillet. La RAF perd sept appareils, dont trois au No 54 *Squadron* qui, au cours des trois dernières semaines, a effectué 504 sorties au prix de cinq tués et trois blessés graves et est envoyé au repos en Écosse. Le convoi est sérieusement malmené, tant par la Luftwaffe que par les *S-Boote*, et Dowding subit de fortes pressions de la part de l'Amirauté pour accroitre la couverture aérienne des navires croisant dans la Manche. Cependant, l'*Air Chief Marshal* sait que la véritable bataille n'a pas encore commencé. Il ne dérogera pas à la règle qu'il s'est fixée : régulièrement envoyer ses unités, aussi précieuses soient-elles, au repos au No 13 *Group*. Cette mesure contribuera à sauver quelques pilotes et avions.

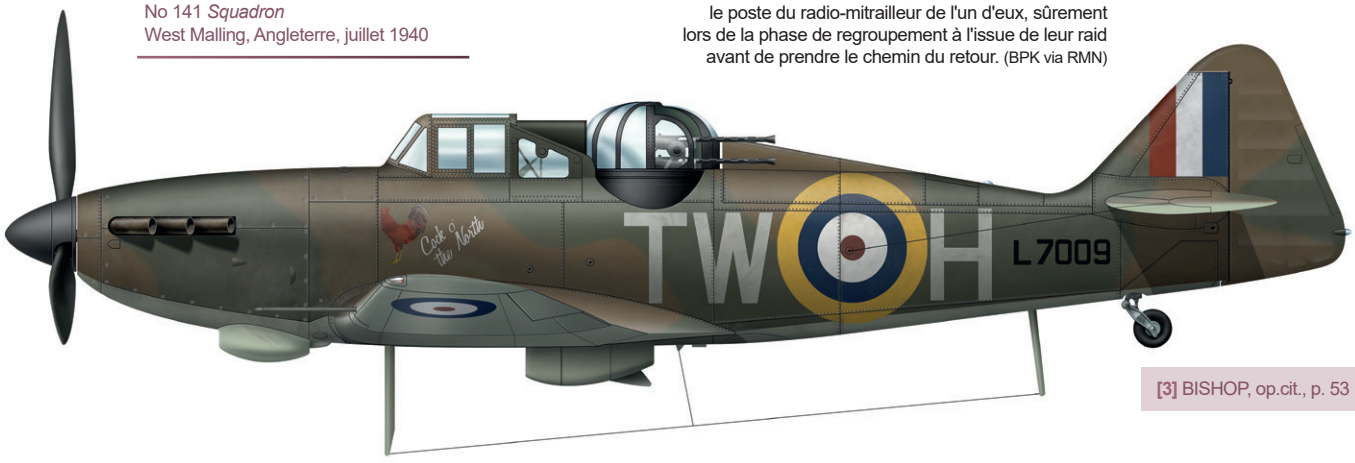
▲ Une escadrille de Junkers Ju 87 *Stuka* survolant la côte anglaise. Photo prise depuis le poste du radio-mitrailleur de l'un d'eux, sûrement lors de la phase de regroupement à l'issue de leur raid avant de prendre le chemin du retour. (BPK via RMN)

INFÉRIORITÉ NUMÉRIQUE

La bataille des convois s'achève le 7 août. Depuis le 10 juillet, la Luftwaffe a perdu 286 avions contre 150 pour la RAF mais, malgré la perte de 74 pilotes – sans compter 48 blessés – les effectifs du *Fighter Command* sont passés de 1 259 le 6 juillet à 1 434 le 3 août. Trois nouveaux *Squadrons* britanniques ont été déclarés opérationnels et les premières unités étrangères – une canadienne, une polonaise et une tchécoslovaque – sont à l'entraînement.

Cette première phase a révélé les difficultés rencontrées par les *Squadrons* du *Fighter Command* pour arriver à temps sur les objectifs de la Luftwaffe, malgré l'avantage procuré par la RDF. Les formations allemandes ont tout le temps nécessaire pour se rassembler avant une attaque, alors que le No 11 *Group*, qui cherche avant tout à intercepter les bombardiers, ne peut faire décoller ses

Boulton Paul Defiant Mk. I
No 141 *Squadron*
West Malling, Angleterre, juillet 1940

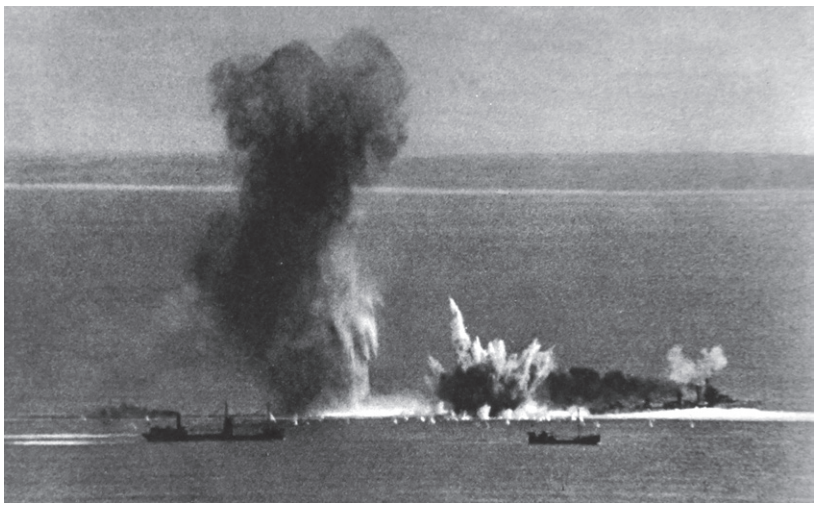


[3] BISHOP, op.cit., p. 53

chasseurs qu'à la dernière minute. Ajoutons-y le fait que les opérateurs radar sous-estiment régulièrement la hauteur à laquelle vole l'ennemi et on comprend pourquoi les chasseurs britanniques sont souvent désavantagés en matière d'altitude. Enfin, ceux-ci sont aussi souvent en état d'infériorité numérique, comme s'en plaignent les pilotes du No 609 *Squadron* dans leur journal de marche : « Les pilotes ressentent amèrement l'inutilité d'envoyer des formations très réduites de chasseurs pour affronter les énormes dispositifs de l'ennemi lancés au-dessus de la région de Portland. Le fait qu'on les envoie si souvent procéder à des interceptions par section, ou même par *Flight*, uniquement pour se trouver en face de chasseurs d'escorte ennemis en tel nombre qu'ils s'en trouvent paralysés, les décourage profondément. En effet, dans ces conditions, les chasseurs britanniques sont incapables de remplir leur mission, qui est d'abattre des bombardiers et doivent se résigner à la défensive » [3].

Ignorant que le *Fighter Command* peut engager des formations bien plus importantes que celles avec lesquelles on semble répéter à l'infini le combat de David contre Goliath, la population britannique se délecte des récits des exploits de ses aviateurs, combattant à un contre dix. Quant aux pilotes tenus en réserve loin des affrontements, les comptes rendus de combats ne peuvent qu'ajouter à leur impatience et à leur irritation : « Pourquoi n'y allons-nous pas ? » La question se répercute de *Squadron* en *Squadron*.

L'une des causes de cette infériorité numérique tient aux structures respectives des deux adversaires : à la Luftwaffe, l'entité opérationnelle de base est le *Gruppe* – 30 bombardiers ou 40 chasseurs lorsqu'il sort au complet – alors qu'à la RAF, il s'agit du *Squadron* – 12 appareils lorsqu'une unité de chasse sort à effectif complet – ce qui donne un rapport de plus de 3 contre 1 en faveur de la chasse allemande. L'engagement simultané de plusieurs *Squadrons* entraîne des contraintes en termes de coordination et de délai, essentiellement en raison d'un manque d'expérience dans la manipulation de formations plus conséquentes. De ce constat naîtra une querelle entre Park et Leigh-Mallory au sujet des *Little Wings* et *Big Wings*. ■



▲ Ci-dessus : Pilotes de Bf 109 E de retour de mission. La confiance règne du côté allemand, mais il faudra bientôt déchanter en constatant que les chasseurs de la RAF semblent tenir bon sous l'avalanche. (Coll. J.-L. Roba)

▲▲ Au milieu : Un autre convoi subit une attaque de la Luftwaffe. Envoyés au secours du trafic maritime, les chasseurs britanniques sont régulièrement écrasés sous le nombre des assaillants. (DR)

▲▲▲ En haut : Un Bf 109 E en version chasseur-bombardier. Les *Jabos* donnent une nouvelle dimension aux combats de la bataille d'Angleterre : leur rapidité leur permet de frapper par surprise et de s'éclipser avant que les chasseurs du *Fighter Command* ne puissent les intercepter. (Coll. J.-L. Roba)

◤ Ci-contre : *Et maintenant – l'Angleterre !* Couverture du numéro du 9 juillet 1940 de l'hebdomadaire de propagande de la Luftwaffe, *Der Adler*. (Archives Aérojournal)

La bataille des aérodromes

LA BATAILLE D'ANGLETERRE – ACTE 2

Göring veut commencer son offensive aérienne par des attaques massives contre les aérodromes de la RAF, ainsi que les stations de RDF et d'autres installations. Le grand jour où doivent débuter ces opérations est appelé *Adlertag*, le jour de l'Aigle.

▲ Saisissante photographie d'un bimoteur Heinkel He 111 survolant le littoral anglais, probablement au niveau de Cuckmere Haven, pour aller bombarder son objectif. (Nationalmuseet Danmark)

▶▶ Des Dornier Do 17 Z du I./KG 76. Le 13 août 1940, l'*Adlertag* voulu par le *Reichsmarschall* Göring commence dans la confusion. (Coll. C. Goss)

Si pour les Britanniques, le 8 août marque le début de la bataille d'Angleterre, ce n'est pas encore l'*Adlertag* et, dans la pratique, la journée constitue plutôt une continuation de la bataille des convois. Le ciel est couvert et les averses se succèdent, séparées par de brèves éclaircies. Un convoi d'une trentaine de navires ayant quitté l'estuaire de la Tamise pour remonter la Manche en direction de l'ouest, la *Luftflotte* 3 tente de l'en empêcher avec les *Stukas* du VIII. *Fliegerkorps*. Quelque 350 sorties seront effectuées dans la journée.

PREMIÈRE ERREUR

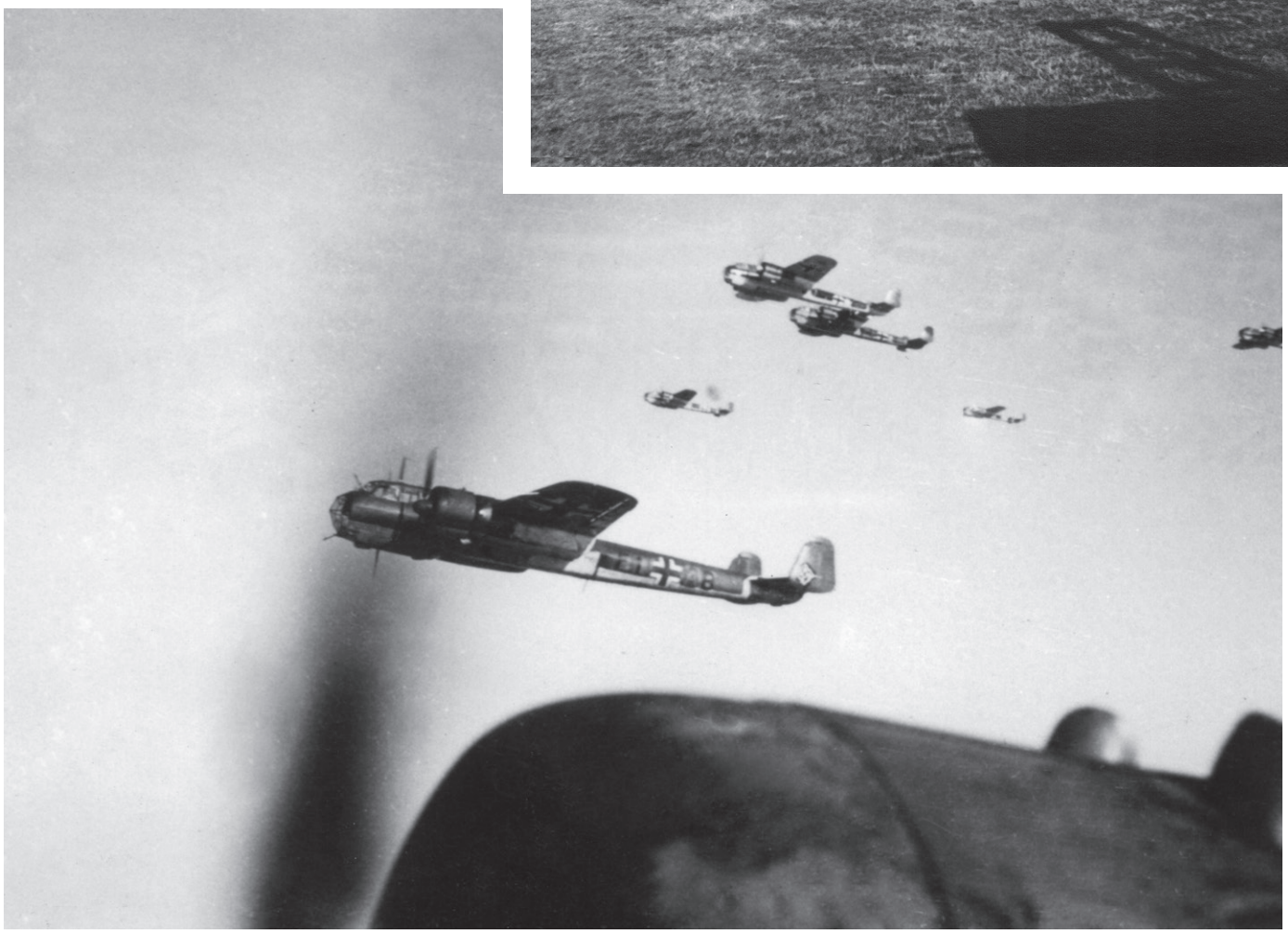
Une première attaque, lancée dans la matinée, échoue en raison de la météo. Une deuxième, qui survient vers midi, connait davantage de succès puis, dans l'après-midi, une troisième est lancée avec quelque 80 Ju 87, escortés par une trentaine de Bf 109 et une poignée de Bf 110. Alertés par les salles de contrôle, les Hurricane des No 43 et 145 *Squadrons* décollent de Tangmere et de Westhampnett. D'autres arrivent en renfort quelques minutes plus tard et la rencontre s'achève par un match nul : 11 avions abattus de part et d'autre, et le convoi a perdu 7 navires sur 31. Les revendications pour l'ensemble de la journée sont plus élevées : la Luftwaffe affirme avoir remporté 43 victoires et la RAF 53. Les pertes réelles du *Fighter Command* se montent à 15 pilotes et 20 avions. À ce stade de la bataille, il est trop tôt pour prévoir comment les deux camps pourront continuer à subir un tel taux de pertes, mais la RAF a été contrainte de fournir un effort disproportionné par rapport à la Luftwaffe, avec un total de 621 sorties.

[1] Bras de mer séparant l'île de Wight de la côte anglaise

Malgré toute leur retenue, Dowding et Park sont en train de se laisser entraîner dans une guerre d'usure qu'ils n'ont pas les moyens de soutenir à long terme. Reste à voir si la Luftwaffe en est capable. Cependant, l'Amirauté britannique réalise que le charbon transporté par mer depuis le Pays de Galles peut l'être aussi bien par chemin de fer et la bataille d'Angleterre entre dans sa deuxième phase.

Les 9 et 10 août, la météo limite considérablement le nombre de sorties, mais le lundi 11 est marqué par des combats qui durent toute la journée, particulièrement au-dessus de l'île de Wight, du Solent [1] et de Weymouth. Sept *Squadrons* participent à ces affrontements et leurs pilotes ne se posent sur leurs terrains tout proches que pour faire le plein de carburant et de munitions, ainsi que pour avaler en vitesse un sandwich et une tasse de thé.

▼ Les Messerschmitt Bf 109 E de la 3./Erp.Gr. 210 photographiés sur leur terrain à Denain en août 1940. Cette 3. *Staffel* est aux ordres de l'*Oberleutnant* Otto Hintze qui sera battu et capturé lors de la coûteuse journée du 29 octobre. (Coll. C. Goss)



▲ Un Messerschmitt Bf 110 C-6 de la 1./Erp. Gr. 210 cette fois. Cet avion sera abattu à Croydon le 15 août 1940, avec à son bord le *Leutnant* Erich Beudel et l'*Obergefreiter* Otto Jordan, tous deux tués. (Coll. C. Goss)

N'ayant pas cette possibilité en raison de l'éloignement de leurs bases, les avions allemands arrivent par vagues successives.

Le 12, la quasi-totalité de l'*ErpGr.* 210 effectue plusieurs attaques sur les stations de RDF de Douvres, Pevensey, Rye et Ventnor, sur la côte du Kent, ainsi que sur Dunkirk, plus à l'intérieur des terres. Les dégâts ne sont ni spectaculaires, ni considérables, mais les Allemands ignorent qu'ils ont ouvert une brèche de plus de 150 km dans la *Chain Home*. Le soir, les antennes touchées fonctionnent à nouveau, sauf à Ventnor, où des incendies font toujours rage, faute d'eau pour les éteindre. Ce trou ne sera comblé que le 23 août, avec l'ouverture d'une station sur l'île de Wight. Göring en conclut à tort que les œuvres vives des stations sont enterrées profondément et invulnérables ; le 15 août, durant une conférence des commandants de *Luftflotte* et de *Fliegerkorps*, il ordonnera de cesser les attaques sur les installations de RDF, une de ses plus graves erreurs de la bataille.

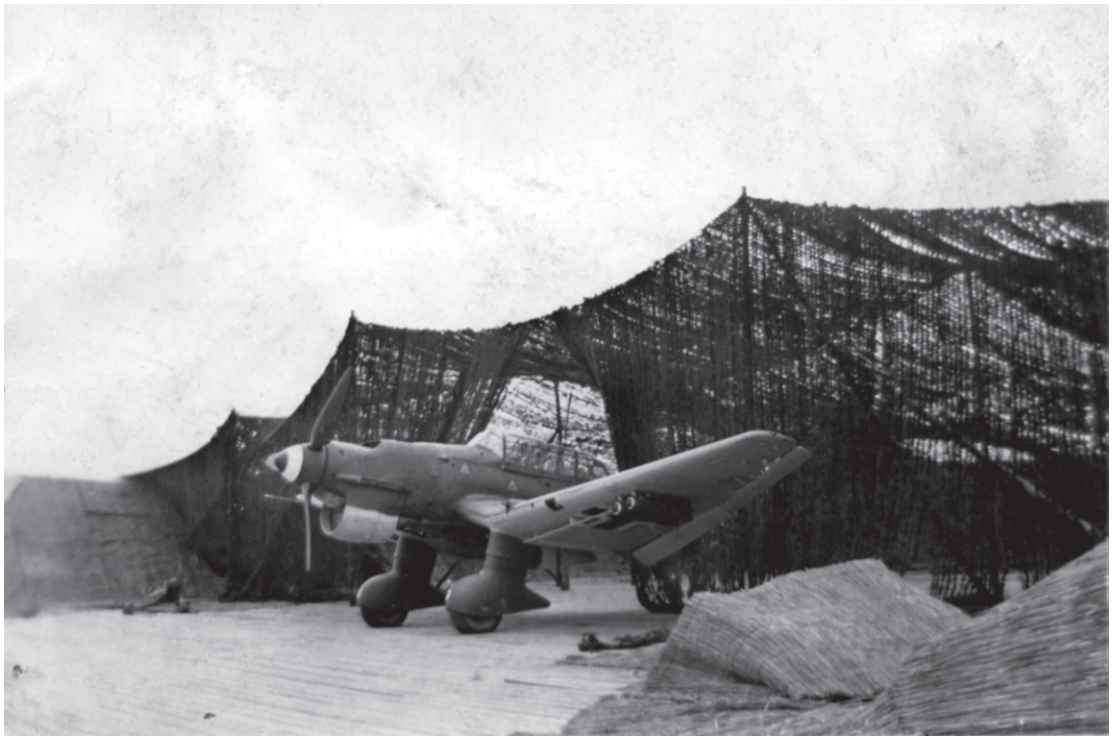
Toujours le 12 août, la KG 51 perd son *Geschwaderkommodore*, l'*Oberst Dr*. Johann-Volkmar Fisser, tué lorsque son Ju 88 A est abattu par un Spitfire du No 152 *Squadron*. Deux jours plus tard, ce sera au tour de l'*Oberst* Alois Stoeckl, commandant la KG 53, dont le He 111 tombe sous les balles du F/O John C. Dundas et du P/O Crook du No 609.

Dans la soirée, les téléscripteurs crépitent dans les salles d'opérations de la Luftwaffe. Göring a fixé l'*Adlertag* au 13 août. Tous les avions disponibles décolleront pour porter le *große Schlag* à la RAF et l'anéantir, soit dans les airs, soit sur ses aérodromes. Le deuxième jour, les attaques viseront la région de Londres et elles redoubleront d'intensité le 15. L'aube du 13 trouve les aérodromes de la Luftwaffe noyés dans la brume. Göring repousse donc l'heure H à 14h00. Ce contrordre arrive trop tard dans plusieurs unités, entre autres au I./JG 2, dont les Bf 109 ont pris l'air aux premières lueurs. L'*Oberleutnant* Paul Temme, *Gruppenadjutant* s'adjuge un Hurricane, sa sixième victoire, mais il est pris en chasse par deux Spitfire et son moteur est touché. Il se pose sur le ventre et est fait prisonnier.

ADLERTAG

Emmenés par leur *Geschwaderkommodore*, l'*Oberst* Johannes Fink, les Do 17 de la KG 2 sont eux aussi en route. Leur escorte reçoit l'ordre de rentrer et son leader tente vainement d'attirer l'attention de

▼ Le Messerschmitt Bf 109 E-1 (*WNr. 5068*) de l'*Oberleutnant* Paul Temme, *Adjutant* du I./JG 2, abattu près de Shoreham, le 13 août 1940. (IWM)



◀ Un Junkers Ju 87 B garé sur le tarmac de l'aéroport de Schiphol, aux Pays-Bas. Il pourrait s'agir d'un appareil du IV./LG 1. Bombes en place sous le ventre et la voilure, l'avion est prêt à partir en mission. (Collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

Fink qui, n'ayant entendu aucun contrordre, poursuit sa route avec ses bombardiers, sans protection. Ces mouvements déroutent les contrôleurs britanniques, si bien qu'à 07h00, la KG 2 atteint sans encombre l'aérodrome d'Eastchurch, auquel elle inflige de sérieux dégâts, mais ce terrain appartient au *Coastal Command* et le succès de la KG 2 sera sans effet sur l'issue de la bataille. Sur le chemin du retour, alors qu'ils survolent Folkestone, cinq Dornier tombent, victimes des Hurricane du No 111 *Squadron*. À peine ceux-ci ont-ils disparu que les No 151 et 74 *Squadrons* apparaissent à leur tour et, bien que lui-même s'en sorte indemne, c'est avec une formation sérieusement malmenée que Fink rentre à la base.

Un peu plus loin, accompagnés par des Bf 109 de la JG 26, les Ju 87 du IV./*Lehrgeschwader* 1 (LG 1) bombardent le terrain de Detling, où ils détruisent 22 avions au sol et infligent de sérieux dégâts aux installations. La présence de l'escorte permet aux *Stukas* d'échapper au No 65 *Squadron*, mais Detling appartenant au *Bomber Command*, cet apparent succès reste également sans lendemain. Une formation de Ju 88, escortée elle aussi, ne trouve même pas ses objectifs et rentre bredouille après avoir subi une sérieuse correction administrée par les No 43, 64 et 601 *Squadrons*. C'est clair, les renseignements fournis aux équipages allemands laissent à désirer, et la journée se termine à l'avantage des Britanniques. La Luftwaffe totalise 1 485 sorties, contre quelque 700 pour le *Fighter Command*, dont les pilotes ont abattu 47 avions ennemis au prix de 22 des leurs, mais à ces derniers s'ajoutent une cinquantaine d'appareils détruits au sol qui, heureusement, appartiennent au *Coastal* et au *Bomber Commands*.

Le lendemain, la météo réduit le nombre de sorties de la Luftwaffe à un peu plus de 500, dirigées pour l'essentiel sur Andover, Cardiff, Douvres, Folkestone et Sealand. Les aérodromes de Manston et de Middle Wallop sont bombardés. Au soir, le bilan est de 19 avions allemands détruits, contre 8 chez les Britanniques.

Comme promis par Göring, les attaques redoublent d'intensité le 15 août, avec 1 708 sorties. Le *Fighter Command* en lance 534, qui débouchent sur 31 engagements. Les pertes sont à la hauteur, avec 81 appareils allemands abattus, contre 56 du côté de la RAF. Imaginant que Dowding à dégarni le No 13 *Group* pour concentrer ses forces dans le sud de l'Angleterre, Göring fait intervenir la *Luftflotte* 5 depuis le Danemark et la Norvège. Près d'une centaine d'avions décollent de Stavanger et de ses environs : des He 111 appartenant à la KG 26 et des Bf 110 du I./ZG 76. Ces derniers sont de la version D-1/R1, récemment livrée et qui se distingue par un volumineux réservoir ventral extérieur de 1 200 litres, que les équipages surnomment « Dackelbauch » (ventre de basset). Un défaut de conception le rend difficile à larguer et il est hautement explosif, en raison des vapeurs d'essence qui s'y accumulent. Même si les moyens à la disposition de l'AVM Richard Saul, commandant le No 13 *Group*, sont limités, le nord de l'Angleterre et l'Écosse ne sont pas sans défense.

Messerschmitt Bf 110 D-0/R1
Avion de l'*Oberleutnant* Hans-Ulrich Kettling
1./ZG 76
Stavanger-Forus, Norvège, août 1940

◀ Chargement de bombes dans la soute d'un Junkers Ju 88 A de la KG 30, *Geschwader* d'abord affectée à la *Luftflotte* 5 et qui sera finalement envoyée aux Pays-Bas quelques jours avant le report définitif de « Seelöwe » par Hitler. (Collectie Nederlands Instituut voor Militaire Historie)

▼ Eric James Brindley Nicolson (au centre), le seul pilote du *Fighter Command* décoré de la *Victoria Cross* durant la Seconde Guerre mondiale. (IWM)

Vers 13h00, alors que la formation allemande est à une cinquantaine de kilomètres de la côte britannique, elle est interceptée par les Spitfire du No 72 *Squadron*, emmenés par le F/L Edward Graham. Dès qu'ils les aperçoivent, les Bf 110 forment le cercle défensif, mais le F/O Desmond Sheen se glisse dans celui-ci et ouvre le feu sur l'un des Messerschmitt, faisant aussitôt exploser son « Dackelbauch ». Six autres partagent son sort avant que les survivants ne battent en retraite. Montrant plus de mordant, les équipages des Heinkel franchissent la côte mais sont pris en chasse par d'autres chasseurs du No 13 *Group* et doivent finalement se replier sans avoir atteint leurs objectifs.

FIN DE RÈGNE POUR LES BF 110...

À 150 km plus au sud, une cinquantaine de Ju 88 de la KG 30 arrivent d'Aalborg, au Danemark, et s'approchent de Flamborough Head, dans l'aire de responsabilité du No 12 *Group.* Interceptés par six Hurricane du No 73 *Squadron* et les Spitfire du No 606 au complet, ils bombardent néanmoins la base de Great Driffield, mais une fois de plus, il s'agit d'un aérodrome du *Bomber Command* et la destruction de dix Whitley au sol sera sans effet sur l'issue de la bataille. Sur 123 bombardiers et 34 chasseurs envoyés, la *Luftflotte* 5 a perdu 23 appareils et ne se montrera plus. Le 16, alors qu'il patrouille avec sa section au-dessus de Southampton, le F/L Eric J.B. Nicolson, du No 249 *Squadron*, repère trois Ju 88 mais se fait devancer par des Spitfire. Tandis que les trois Hurricane s'éloignent à la recherche d'un autre gibier, un Bf 110 attaque Nicolson. Des débris blessent le pilote à un œil et au pied gauche. Le réservoir d'essence s'enflamme. Il ne reste plus à Nicolson qu'à abandonner son avion mais, emporté par son élan, le Bf 110 dépasse sa victime. Malgré la chaleur et les flammes, Nicolson engage la poursuite et abat son adversaire. Gravement brûlé, il s'extrait de son cockpit et éprouve toutes les peines du monde à tirer la poignée de son parachute, qui s'ouvre parfaitement. Durant sa descente, il est pris pour cible par des soldats de la Home Guard, qui croient avoir affaire à un parachutiste ennemi mais, heureusement, tirent mal. Une longue hospitalisation attend le *Flight Lieutenant*, qui se verra attribuer la *Victoria Cross* [2].

Malgré leur vitesse supérieure, les Bf 110 sont dominés par les Hurricane. Pris à partie par les chasseurs britanniques, leurs équipages se désintéressent du sort des bombardiers qu'ils escortent et ne pensent plus qu'à se sortir du guêpier dans lequel ils se sont fourrés. Le général Theo Osterkamp décrit un de ces engagements où des Bf 110 se sont

[2] Nicolson sera le seul membre du *Fighter Command* à décrocher la *Victoria Cross* durant la Seconde Guerre mondiale. Rétabli, il retournera au combat et, le 2 mai 1945, alors *Wing Commander*, il trouvera la mort au-dessus de Rangoon, en Birmanie.

fait passer pour des bombardiers dans l'espoir d'attirer la chasse britannique au combat. « Les trois groupes de *Zerstörer*, qui avaient atteint la Manche entre-temps, s'étaient séparés, placés l'un derrière l'autre et chacun avait formé un cercle défensif, où ils se couvraient mutuellement avec leur armement fixe de l'avant et leur mitrailleuse mobile de l'arrière, en tournant en rond. C'était bel et bon, mais même en supposant l'invulnérabilité de ce dispositif, il offrait le désavantage décisif de demeurer sur place, au lieu d'avancer. Il fallait pourtant bien regagner nos bases. Impossible de tourner en rond pendant des heures au-dessus de Douvres » [3].

Le cercle défensif s'avérant inefficace, il faut protéger les Bf 110 avec des Bf 109, situation absurde qui détourne les chasseurs monomoteurs de leur mission primaire : escorter les bombardiers. Dans la soirée du 15 août, Göring a déjà décidé de retirer les Bf 110 des opérations contre l'Angleterre [4].

La Luftwaffe maintient la pression : dans la journée du 16 août, elle effectue 1 714 sorties. Le II./JG 26 perd son *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Karl Ebbinghausen, tué. C'est le troisième en moins d'un mois. En face, le *Squadron Leader* Rodney Wilkinson, commandant le No 266 *Squadron* trouve la mort dans une collision avec un Messerschmitt.

... ET LES JU 87

Jusque-là, les Ju 87 ont plutôt bien tiré leur épingle du jeu : ils ont coulé plusieurs navires de commerce, infligé des dégâts aux ports britanniques, tout en limitant les pertes, mais les choses changent ce 16 août, lorsque les I. et III./StG 2 attaquent l'aérodrome de Tangmere. Bien que tous les chasseurs basés sur celui-ci se soient envolés, aucun n'est là pour intercepter les *Stukas*, qui ravagent le terrain, tuent une quinzaine de personnes et détruisent une dizaine d'avions au sol [5]. Les No 43 et 601 *Squadrons* arrivent juste après et poursuivent les assaillants au-dessus de la Manche. Neuf sont abattus et dix autres rentrent sérieusement endommagés, dont plusieurs avec leur mitrailleur tué. En fin de journée, la Luftwaffe revendique 60 victoires, la RAF 78, mais les pertes réelles sont de respectivement 49 et 51 avions.

Bien que le 17 août soit marqué d'un discours triomphaliste du Dr. Joseph Goebbels, annonçant à la population allemande que la RAF est pratiquement détruite, la journée est calme.

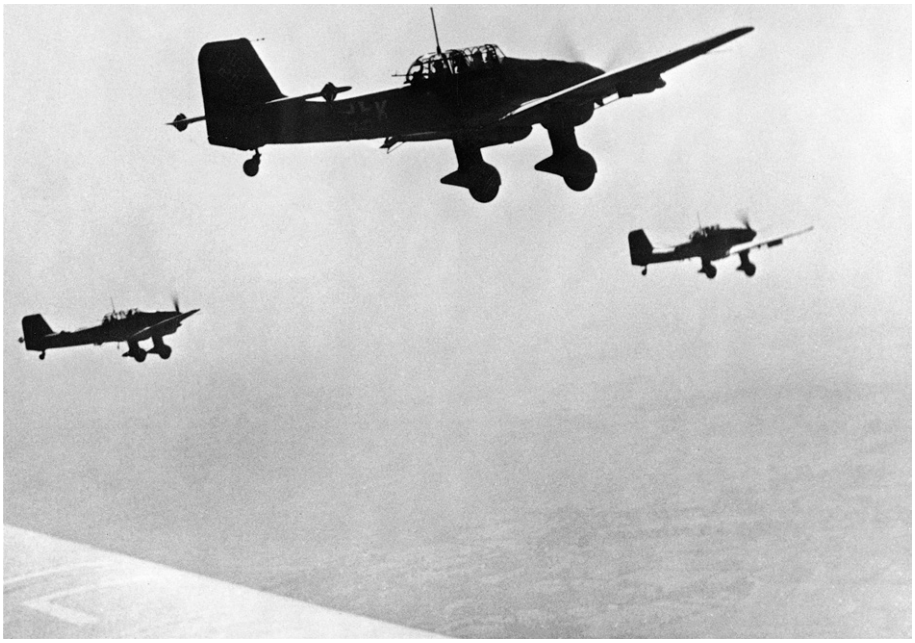
▲ Le Bf 109 E-1 du *Feldwebel* Hans Ehlers de la 2./JG 3, après une prise de contact délicate avec la piste de Colembert, conséquence d'un combat aérien le 15 août 1940. (© ECPAD/France/1940/Photographe inconnu)

▲▲ Un Messerschmitt Bf 110 C-2 de la 6./ZG 26. On note le pare-brise blindé et les trois barres de victoire sur la dérive. (© ECPAD/France/1940/Photographe inconnu)

[3] OSTERKAMP, Général Theo, Avant tout pilote de chasse, Paris, Éditions France Empire, 1955, p. 290

[4] Cette décision ne met pas un terme au parcours du Bf 110, qui connaîtra une seconde jeunesse comme chasseur-bombardier et comme chasseur de nuit.

[5] Dont le tout premier Beaufighter équipé d'un radar de chasse de nuit.



▲ Des Ju 87 B en vol pour une mission de bombardement en piqué sur le sud de l'Angleterre. Lorsque la couverture de chasse est présente, le lent *Stuka* n'est pas trop inquiété par les Hurricane et les Spitfire. Mais il arrive fréquemment que les Bf 109 ratent le rendez-vous avec les Junkers ou qu'ils n'aient pas assez d'essence pour les accompagner durant tout le raid. Les pertes des St.G. peuvent alors vite devenir dramatiques. (Nationalmuseet Danmark)

▼ Le Junkers Ju 87 B du *Staffelkapitän* de la 6./St.G. 77 à Argentan, lors de la bataille d'Angleterre. (BPK/Arthur Grimm, via RMN)

Les affaires reprennent le 18, mais la Luftwaffe ne réalise que la moitié du nombre de sorties des jours précédents. Renforcés de 22 machines du I./StG 3, 87 Ju 87 du StG 77 attaquent les aérodromes de Thorney Island, de Ford et de Gosport – dont aucun n'appartient au *Fighter Command* – ainsi que la station RDF de Poling. Ils sont escortés par des Bf 109 des JG 27 et 53. Bien qu'ils soient interceptés par 68 Spitfire et Hurricane, la majorité des *Stukas* bombardent sans interférence, mais le I./StG 77 a moins de chance : 10 de ses 28 avions sont abattus, dont son *Gruppenkommandeur*, le *Hauptmann* Herbert Meisel. Les autres *Gruppen* sont rattrapés sur le chemin du retour et, en tout, la StG 77 perd 17 Ju 87.

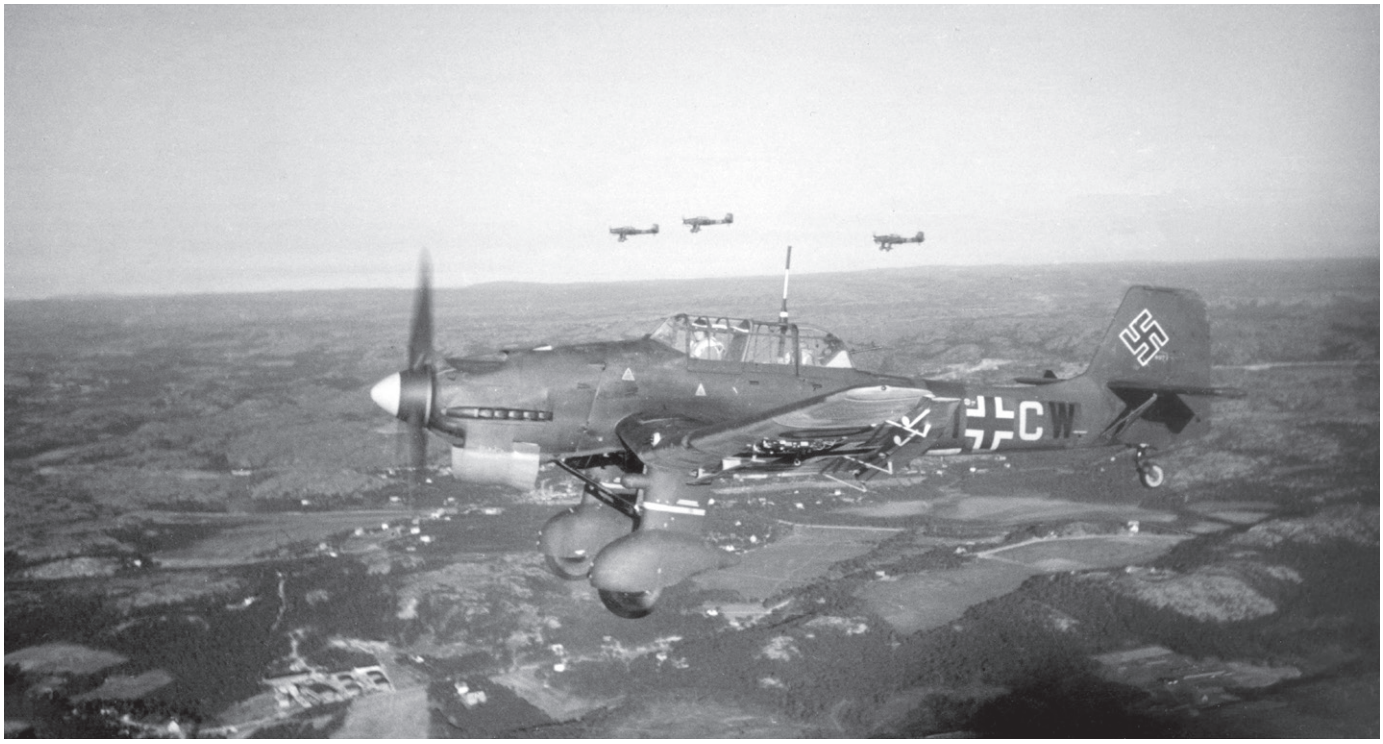
Göring fait arrêter les frais : bien que les Ju 87 restent en Bretagne, attendant des jours meilleurs, ils sont à leur tour retirés de la bataille. Sur 281 appareils présents le 8 août, 52 ont été perdus au combat en dix jours, soit un taux de pertes de 18 % avec à la clé 96 pilotes et mitrailleurs tués ou prisonniers, dont deux commandants de *Gruppe* et cinq de *Staffel*.

Bien que l'attaque par la *Luftflotte* 5 se soit soldée par un fiasco, Dowding ne dégarnit pas le No 13 *Group*, car rien ne prouve que les Allemands ne tenteront aucun nouveau coup dans son aire de responsabilité. Il continue donc d'y envoyer par rotations les *Squadrons* qui ont besoin de repos ou de se réorganiser. S'il n'accroit pas les moyens du No 11 *Group*, c'est aussi pour éviter d'engorger les aérodromes de celui-ci, d'autant que, par leur position, ils constituent des cibles idéales pour la Luftwaffe.

Du 13 au 18 août, cette dernière a perdu 146 bombardiers et 131 chasseurs. Les unités de bombardement se plaignent d'être livrées à elles-mêmes par des chasseurs qui ne font pas leur travail. Göring leur accorde une oreille complaisante et fulmine.

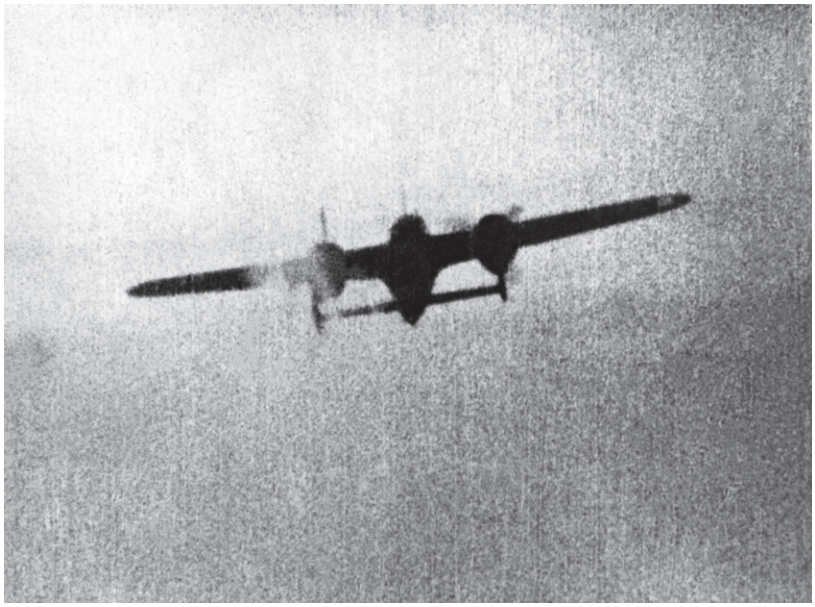
Les chasseurs font pourtant ce qu'ils peuvent : à la JG 26, Galland conduit personnellement toutes les missions impliquant l'ensemble de son escadre. Pour protéger les bombardiers, il a élaboré des règles strictes, qui valent au JG 26 la réputation d'être l'escorte la plus fiable. Un *Gruppe* reste au contact des bombardiers pour assurer leur protection rapprochée. Ce n'est pas la meilleure manière d'opérer, mais les équipages des bombardiers l'exigent. Le deuxième *Gruppe* assure la protection à distance, il maintient le contact à vue avec les bombardiers, mais peut aller d'un côté ou de l'autre pour engager l'ennemi. Après le combat, il rétablit le contact avec les bombardiers. Enfin, le troisième *Gruppe* est en chasse libre et vole en avant de la formation pour ouvrir la route. Cette tactique s'avère la plus efficace, mais à chaque fois qu'ils ne voient plus les chasseurs, les équipages des bombardiers perdent confiance.

L'une des raisons de l'échec de la bataille des aérodromes, c'est que la Luftwaffe disperse trop ses efforts, en attaquant les bases du *Coastal Command* et du *Bomber Command*,



▲ Des Ju 87 B-2 de la 12.(*Stuka*)/LG 1 de retour de mission sur l'Angleterre, comme l'attestent leur voilure et la fourche ventrale libres de toute bombe. (DR)

▼ Peut-être les derniers instants d'un Do 17 saisis par la cinémitrailleuse d'un Spitfire ou d'un Hurricane. De la fumée s'échappe déjà du moteur gauche. (Coll. C. Goss)

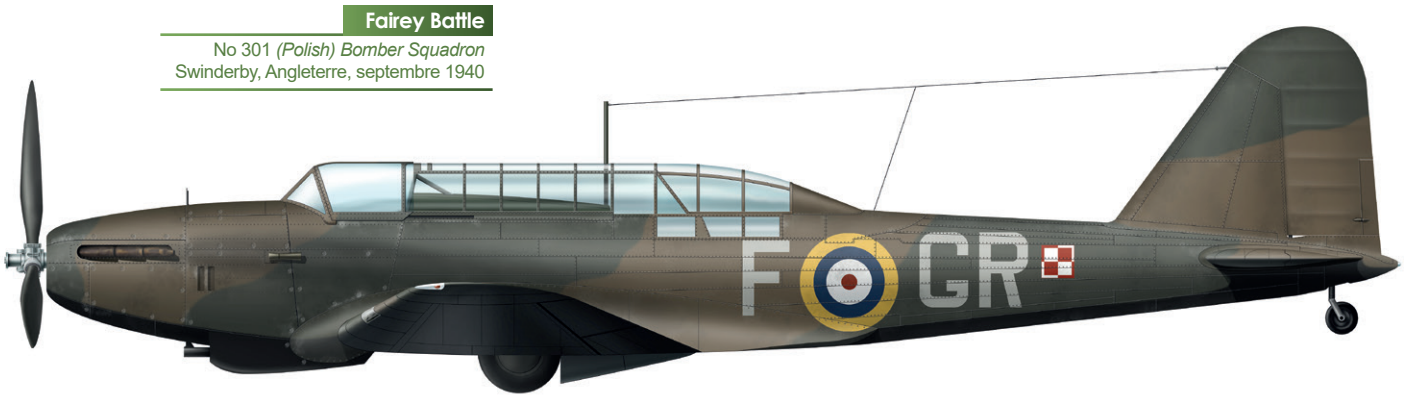


voire de la Fleet Air Arm, ce qui ne gêne guère le *Fighter Command*. Cependant, la Luftwaffe est loin d'avoir engagé toutes ses ressources et, si les pertes se poursuivent à cette cadence, la RAF sera la première à atteindre le point de rupture.

HANDICAP POUR LES BF 109

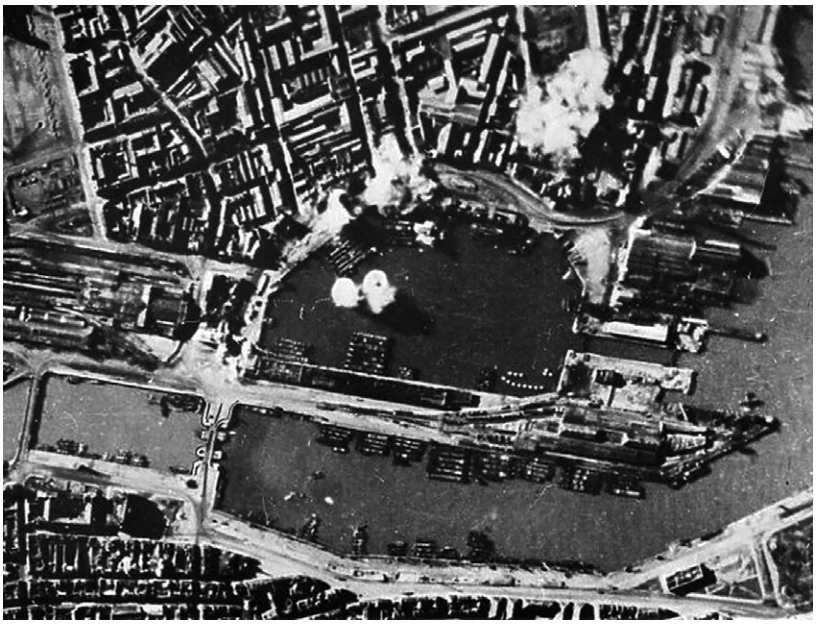
Le 19 août, Göring donne des directives complémentaires : la destruction de la chasse anglaise reste l'objectif prioritaire, mais la zone des raids est étendue aux abords de Londres. Pour compenser le manque d'autonomie des Bf 109 E, toute la chasse allemande sera concentrée dans le Pas-de-Calais, dégarnissant la *Luftflotte* 3 au profit de la *Luftflotte* 2. Ce regroupement présente l'avantage de réduire le temps de vol vers la capitale britannique, mais leurs bases se trouvant à portée des radars de la *Chain Home*, les raids sont détectés dès le décollage, ce qui prive les Allemands de toute chance d'obtenir l'effet de surprise. En outre, l'extension de la zone d'opérations continue à poser un problème d'autonomie aux Bf 109. Galland s'en plaint amèrement : « Le rayon d'action limité du Messerschmitt se révélait de plus en plus comme un handicap défensif.

Messerschmitt Bf 109 E-4
Avion du *Hauptmann* Karl-Heinz Mayer
Staffelkapitän 1./JG 53
Rennes, France, août 1940



Lors d'une seule sortie, mon escadre perdit – sans parler des avions abattus par l'ennemi – douze appareils, et cela uniquement parce que, au bout de deux heures, la formation de bombardiers que nous escortions n'avait pas encore regagné le continent. Cinq de ces avions purent, avec leurs dernières gouttes d'essence, atteindre une plage normande et se poser sur le ventre, manœuvre qui les réduisit à l'état de ferraille. Les sept autres durent amerrir en pleine Manche » [6].

Le relatif mauvais temps qui sévit sur la Manche les jours suivants ralentit le rythme des opérations, mais il permet aux deux camps d'engager de jour des avions plus vulnérables. Du côté britannique, la bataille d'Angleterre n'est pas l'affaire du seul *Fighter Command* : nombre d'autres actions sont prises pour prévenir un débarquement, qui paraît toujours possible. Reconstitués après les lourdes pertes subies sur le continent en mai et en juin, les *Squadrons* de Fairey Battle du No 1 *Group* effectuent plusieurs raids contre les ports de la côte française, où les Allemands rassemblent barges, chalands et autres embarcations en vue de l'opération « Seelöwe ».



▲ Même si Hitler ne veut pas envahir l'Angleterre, à Londres on croit à une possible invasion et, pendant que le *Fighter Command* protège l'espace aérien britannique, le *Bomber Command* attaque les concentrations d'embarcations et de navires de transport dans les ports français, comme ces péniches rassemblées à Boulogne-sur-Mer. (DR)

◀ Trois Wellington du No 149 *Squadron*. Dans la nuit du 25 au 26 août, le *Bomber Command* lance une riposte sur Berlin. Malgré des dégâts très limités infligés par les bombardiers britanniques, ce raid a une influence déterminante sur le déroulement de la bataille d'Angleterre. (IWM)

Les combats livrés par les jeunes pilotes de la RAF font l'admiration de la population britannique. Le 20 août, Winston Churchill leur rend un hommage vibrant devant la Chambre des Communes : « La gratitude de chaque foyer de notre île, de notre Empire et même du monde entier, à l'exception des demeures des coupables, va aux aviateurs britanniques qui, indomptables, infatigables dans leur duel ininterrompu et face aux dangers mortels, sont en train d'inverser le cours de la guerre mondiale par leurs prouesses et par leur dévouement. Jamais dans le domaine de l'histoire de l'humanité, un si grand nombre d'hommes ne fut redevable d'autant à si peu [NdlR : d'où le surnom « The Few » attribué bientôt aux pilotes] » [7].

Le beau temps revient le 24, mais la bataille prend une autre dimension avec le bombardement de Portsmouth, qui fait une centaine de morts parmi la population. Dans le ciel, le No 264 *Squadron* se fait surprendre à Manston dans la matinée et perd trois de ses Defiant, suivis d'un quatrième au-dessus de Hornchurch, dans l'après-midi. Comme le No 141 *Squadron*, il est définitivement retiré des opérations de jour.

PREMIER TOURNANT

Vers 23h00, bien que Hitler ait interdit toute attaque contre la capitale, des bombes s'abattent sur Londres. Ce raid reste sujet à discussion : certains l'octroient à une erreur d'un navigateur perdu dans l'obscurité, mais trois vagues successives attaquent en deux heures et demie de temps. Göring ordonne une enquête et menace de sanctionner les équipages incriminés [8], ce qui conforte la possibilité d'une erreur, mais le doute subsiste encore de nos jours.

En revanche, Churchill n'a pas le moindre doute : il ordonne aussitôt au *Bomber Command* de riposter par un raid sur Berlin. Il y a fort à parier que les calculs du Premier ministre vont bien au-delà des simples représailles. Le raid du *Bomber Command* est une provocation, un piège tendu à Hitler, qui ne résistera pas à la tentation de détourner au moins une partie des efforts de la Luftwaffe vers Londres. Le coût : des centaines, voire des milliers de morts parmi la population de la capitale ; la contrepartie, l'abandon des raids sur les terrains de la RAF et l'Angleterre sauvée. Rien ne permet d'affirmer avec certitude que Churchill se soit effectivement livré à un tel calcul, mais le résultat sera exactement cela.

Dans la nuit du 25 au 26 août, 81 Wellington, Hampden et Whitley mettent le cap sur l'Allemagne. Leurs équipages ont eux aussi reçu des ordres stricts : attaquer des objectifs militaires reconnus ou ramener leurs bombes, ce que 21 d'entre eux feront. Bien que des nuages empêchent les 60 autres d'identifier leurs objectifs, ils larguent leurs projectiles qui s'éparpillent sur la capitale allemande et ses environs, faisant quelques victimes civiles. Le raid enrage véritablement Hitler qui, dans un discours radiodiffusé le 26, promet qu'avant que quelques centaines d'avions de la RAF aient bombardé les villes allemandes, des milliers de machines de la Luftwaffe réduiront en cendres les cités britanniques. En attendant des conséquences plus décisives, le premier souci de Dowding reste le manque de pilotes chevronnés. Le F/L Al Deere, décrit l'arrivée d'un nouveau pilote au No 54 *Squadron* :

« Le *Pilot Officer* Mick Shand, affecté à mon *Flight*, semblait certainement prometteur… jusqu'à ce que j'en apprenne un peu plus sur son expérience du vol. Mick était un robuste Néo-Zélandais, à l'air agressif, typique de ceux que l'on s'attend à trouver au deuxième rang de l'équipe des « All Black ».

▲ Al Deere (à gauche) et Colin Gray. Tous deux servent au No 54 *Squadron* durant la bataille d'Angleterre. Cette photo ayant été prise à un stade plus avancé de la guerre, Deere porte sur ses manches les trois galons d'un *Wing Commander*. (IWM)

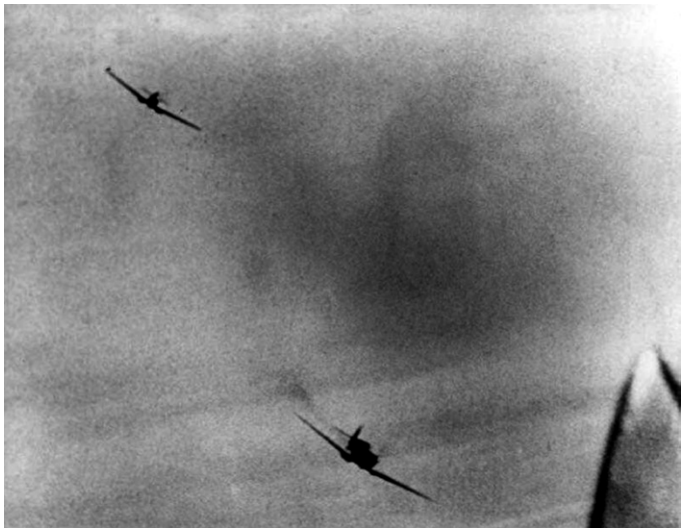
▼ Parés en équipement de vol, les *Pilot Officers* Keith « Skeets » Ogilvie (à gauche) et Eugene « Red » Tobin (à droite), du No 609 *Squadron*, prennent le soleil sur un transat entre deux alertes. Le second s'adjuge le Do 17 du *Feldwebel* Rolf Heitsch, de la 8./KG 76, le 15 septembre, victoire partagée avec le *Flying Officer* John Dundas. (Coll. C. Goss)

[6] GALLAND, Général commandant la chasse allemande, Jusqu'au bout sur nos Messerschmitt, Paris, Robert Laffont, 1954, p. 97.

[7] « The gratitude of every home in our Island, in our Empire, and indeed throughout the world, except in the abodes of the guilty, goes out to the British airmen who, undaunted by odds, unwearied in their constant challenge and mortal danger, are turning the tide of the World War by their prowess and by their devotion. Never in the field of human conflict was so much owed by so many to so few. » CHAMPION, Garry, The Good Fight, The Battle of Britain Propaganda and the Few, Basingstoke, Palgrave-Macmillan, 2010, p. 75

[8] Le cours des événements évitera toute sanction aux équipages incriminés.

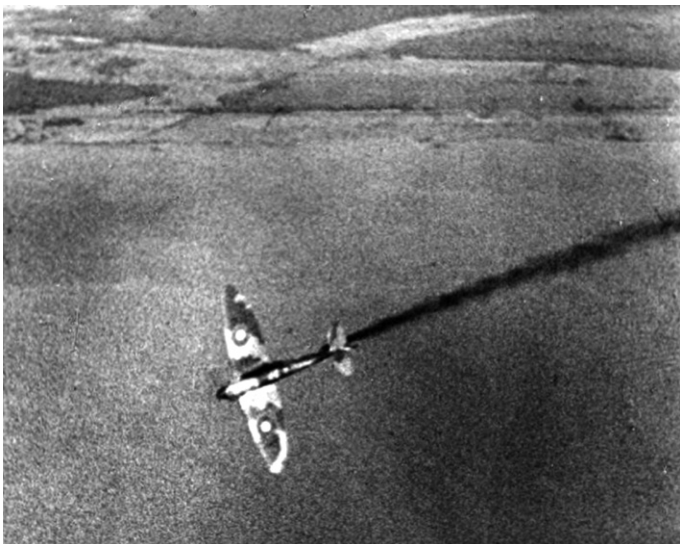
Supermarine Spitfire Mk. Ia
Avion du *Flying Officer* Alan C. Deere
No 54 *Squadron* RAF
Manston, Angleterre, août 1940



Sur cette page : Les trois photos sur cette page résument un combat opposant un Bf 109 E à un Spitfire. Sur la première, on voit l'Allemand se glisser derrière le Britannique ; la deuxième montre la scène sous un autre angle ; sur la troisième, le sort du Spitfire est scellé, il s'abat en traînant un panache de fumée. (DR)

Il avait un caractère joyeux et facile à vivre et jouissait d'une grande popularité parmi les autres officiers ; comme j'allais le découvrir un peu plus tard, lorsque nous servirions à nouveau ensemble. Mais cette fois, je n'allais avoir que peu de temps pour me faire une idée de sa valeur.

- *Hello*, dis-je en le rencontrant au dispersal dans l'après-midi. *J'ai entendu que vous êtes un compatriote.*
- *Exactement, et heureux d'être ici*, fut la joyeuse réplique.
- *Quelle est votre expérience du pilotage ?*
- *J'ai un total d'environ 140 heures, la plupart sur Wapiti. Je n'ai réussi à avoir que vingt heures sur Spitfire en OCU, à peine assez pour retrouver la sensation de voler après deux mois d'arrêt. En fait, je ne connais rien aux chasseurs, j'ai été formé comme pilote de bombardier léger.*
- *Avez-vous déjà tiré avec les mitrailleuses d'un Spitfire ?*
- *Non ; hormis quelques exercices avec une mitrailleuse sur pivot depuis un cockpit arrière, je ne connais rien au tir aérien.*
- *Que savez-vous d'un collimateur ? Comprenez-vous son fonctionnement ?*
- *Je n'ai pas la moindre idée de ce que c'est, et ne parlons même pas de le comprendre.*
- *Bon sang*, me suis-je dit. *C'est une folie de l'engager au combat si tôt.* Il n'y avait pas d'alternative, et certainement ni temps, ni avion pour un entraînement supplémentaire.
- *Allez-vous équiper et quand vous serez prêt, venez me trouver, pour voir certaines choses ensemble. Vous devrez voler plus tard dans la journée si la situation s'échauffe quelque peu.* Je lui dis cela le plus joyeusement possible, afin de ne pas lui laisser deviner mes pensées.



▲ L'aérodrome d'Hornchurch sous les bombes allemandes. Les cercles marquent les projectiles pouvant individuellement être comptabilisés par le renseignement de la Luftwaffe ; il est plus difficile de départager ceux composant le chapelet sur la gauche et qui s'abattent pile sur les hangars. Le 31 août 1940, Al Deere survit miraculeusement au raid de la Luftwaffe sur ce terrain. (DR)

C'était typique chez les nouveaux pilotes arrivant dans les *Squadrons* ; tous terriblement pressés de faire leurs preuves, mais manquant d'expérience élémentaire du vol.
Je pris Mick Shand comme numéro deux à son premier vol, après lui avoir expliqué de rester tout près derrière moi et de ne pas essayer de s'en prendre aux 109, jusqu'à ce qu'il eût pu voir un peu ce qu'il se passait. « *Nous aurons tout le temps après* », insistai-je. À la fin de la journée du lendemain, ni Mick, ni l'autre pilote néo-zélandais n'était encore avec nous. Tous deux étaient dans un hôpital quelque part sur la côte Sud, après un accrochage avec des 109, non loin du tristement célèbre *Hell's Corner*' » [9].

MIRACULÉS

Le mois d'août se termine par deux rudes journées pour le *Fighter Command*. Plusieurs de ses aérodromes sont ravagés : Debden, Kenley et Tangmere subissent d'importants dégâts, Biggin Hill est pratiquement détruit. Londres est à nouveau bombardée de nuit. Les combats des 30 et 31 août coûtent 16 pilotes tués et 22 blessés, ainsi que 41 Hurricane et Spitfire détruits et 19 sérieusement endommagés.
Le 30, neuf Spitfire du No 19 *Squadron* décollent de Fowlmere, un terrain satellite de Duxford, sous la conduite du F/L Wilfrid G. Clouston. Les avions sont de la version Mk.Ib, armée de deux canons de 20 mm. Ils engagent une formation de Dornier et en abattent trois, mais les canons s'enraient tous après une ou deux rafales. Le problème ne pouvant être réglé dans l'immédiat, les chasseurs britanniques garderont leurs huit mitrailleuses de 7,7 mm jusqu'à la fin de la bataille d'Angleterre [10].

Le 31 en début d'après-midi, Hornchurch fait l'objet de plusieurs violents bombardements. Surpris au sol, Richard Hillary assiste à un spectacle ahurissant : « Je levai de nouveau les yeux et je les vis – approximativement une douzaine de projectiles arrivant en ligne droite. En entendant le hurlement croissant de la première bombe, je rentrai instinctivement la tête dans les épaules. Du coin de l'œil, j'aperçus trois Spitfire. À un moment, ils étaient en formation à une vingtaine de pieds de hauteur ; l'instant d'après, ils furent catapultés loin l'un de l'autre, comme par un élastique. Le leader passa sur le dos et laboura la surface herbeuse le long de la piste, dans un vacarme de tôles froissées ; le No 2 baissa une aile et virevolta autour de son hélice, tandis que l'avion sur la gauche eut les deux ailes arrachées par le souffle et s'abattit dans le champ voisin » [11].
Les avions appartiennent au No 54 *Squadron* et sont pilotés par Al Deere, le P/O Eric Edsall et le Sgt. Jack Davis. Deere vit une des expériences les plus terrifiantes de sa carrière :
« Je n'avais pas encore véritablement pris l'air lorsqu'une bombe a explosé sur l'aérodrome, devant moi et sur la gauche. « *Cette fois mon compte est bon* », ai-je pensé. Jusqu'à ce jour, je n'ai toujours pas d'idée claire de ce qui est arrivé après ; tout ce dont je me souviens, c'est qu'un formidable souffle d'air, chargé d'averses de terre m'a fouetté le visage et que le moment d'après, j'ai vaguement réalisé que j'étais la tête en bas. Ce dont je me souviens, c'est l'impact sur le sol et un moment terrifiant durant lequel j'ai labouré l'aérodrome dans cette position, toujours solidement harnaché dans mon cockpit. Des pierres et de la terre me frappaient le visage et mon casque était déchiqueté par le sol caillouteux sur lequel glissait ma tête.

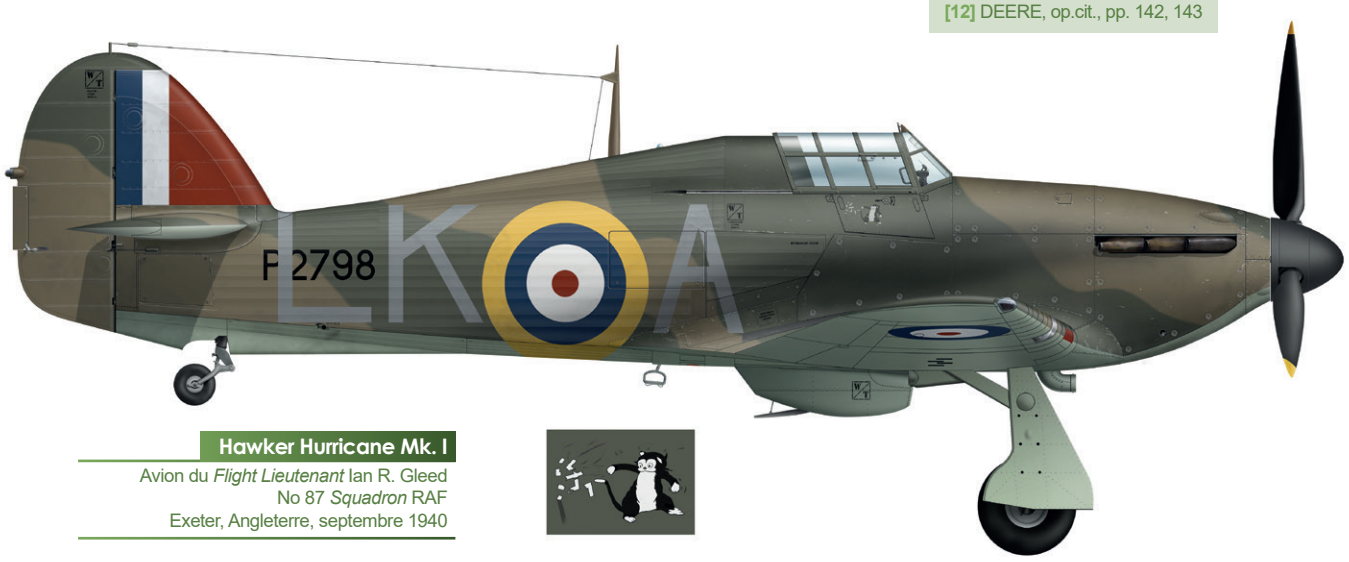
[9] DEERE, Group Captain Alan C., Nine Lives, London, Coronet Books, 1974, pp. 130, 131

[10] Une fois réglé, ce problème d'enrayages, les huit mitrailleuses de 7,7 mm seront abandonnées pour une combinaison de deux canons de 20 mm et quatre mitrailleuses de 7,7 mm sur le Spitfire, mais Douglas Bader n'acceptera jamais cette modification et continuera à voler sur des Spitfire armés de huit mitrailleuses jusqu'à sa capture, en août 1941.

[11] HILLARY, op.cit., p. 106

L'avion a cessé sa course folle sens dessus-dessous, me laissant coincé dans le cockpit, dans un noir quasi absolu, respirant des vapeurs d'essence, à l'odeur irrésistible. Des bombes explosaient toujours au dehors, mais ce n'était pas aussi effrayant que de penser à l'embrasement de l'essence qui s'écoulait dans le sol autour de moi. Une seule étincelle et je serais englouti par les flammes.
- *Al, Al, tu es vivant ?* La voix inquiète, et pour moi miraculeuse, du *Pilot Officer* Eric Edsall, qui était mon numéro trois dans la section, pénétra mes sens hébétés.
- *Oui, mais à peine. Pour l'amour de Dieu, sors-moi vite d'ici*, rétorquai-je le souffle court, terrorisé par l'idée du feu » [12].
Une aile arrachée, lui aussi, le Spitfire d'Edsall est resté à l'endroit mais, incapable de marcher, le pilote s'est traîné à quatre pattes jusqu'auprès de l'avion de Deere. En combinant leurs efforts, les deux hommes réussissent à ouvrir la porte latérale de l'habitacle, dont Deere s'extirpe péniblement. Se soutenant mutuellement, ils gagnent un hangar, d'où une ambulance les emmène à l'infirmerie. Quant à Davis, les deux ailes arrachées par le souffle, son Spitfire s'est abattu de l'autre côté de la rivière Ingerbourne, qui longe l'aérodrome. Lorsqu'une équipe de secours arrive sur place, elle trouve le cockpit vide, mais le mystère est résolu deux heures plus tard lorsque, son parachute accroché à l'épaule, le sous-officier se présente au corps de garde. Indemne malgré la violence du choc, Davis a quitté l'épave de son avion mais, ne trouvant aucune brèche dans la clôture de l'aérodrome, il a marché plusieurs kilomètres pour rentrer.

[12] DEERE, op.cit., pp. 142, 143



Hawker Hurricane Mk. I
Avion du *Flight Lieutenant* Ian R. Gleed
No 87 *Squadron* RAF
Exeter, Angleterre, septembre 1940

Hawker Hurricane Mk. I
Avion du *Group Captain* Douglas R. S. Bader
No 242 *Squadron* RAF
Coltishall, Angleterre, septembre 1940

HEURES DIFFICILES

Pour le *Fighter Command*, le bilan du mois d'août s'élève à 139 pilotes tués, 7 disparus et 110 blessés, ainsi que la destruction de 233 Hurricane, 127 Spitfire, 14 Defiant et 14 Blenheim. De son côté, la *Luftwaffe* compte 463 pilotes et membres d'équipage tués, 804 disparus et 201 blessés pour la perte de 203 Bf 109, 107 Bf 110, 269 bombardiers bimoteurs, 52 Ju 87 et 14 avions divers.

Les pertes continuent à grimper dans les premiers jours de septembre, alors que le *Fighter Command* est de moins en moins en mesure de rendre les coups. Si elles restent inférieures à celles de la Luftwaffe en général, elles dépassent celles de la *Jagdwaffe*. Le déficit en pilotes s'accentue et plusieurs des terrains les plus importants sont presqu'inutilisables. Les Allemands sont persuadés qu'ils sont près de gagner. Ce qui leur donne cette certitude, c'est l'évaluation fantaisiste des pertes infligées à la RAF. La Luftwaffe évolue dans un brouillard total. Une bagarre quotidienne oppose l'*Abwehr*, le service de renseignement de l'*Admiral* Wilhelm Canaris, et les représentants de l'OKL. Les chiffres du premier sont plus sobres et plus proches de la réalité, mais pour des raisons de propagande, les chiffres pris en compte sont ceux du second. On calcule donc chaque matin le nombre de chasseurs qu'il devrait rester à la RAF : 200, 150, 80, 20… L'*Abwehr* cesse de compter lorsque les chiffres atteignent -100. En réalité, le *Fighter Command* connait des heures difficiles et, à moins d'un miracle, Dowding et Park savent que leurs pilotes ne tiendront plus très longtemps.

Une importante pomme de discorde oppose les AVM Park et Leigh-Mallory. Si la taille réduite des formations engagées par le premier est attribuable à une certaine prudence de sa part, elle relève surtout d'une volonté d'intervenir rapidement et d'envoyer un *Squadron* au combat dès qu'il est en l'air et qu'il s'est regroupé. Ceci évite les pertes de temps et offre une bonne chance d'intercepter les formations ennemies avant qu'elles ne bombardent leurs objectifs. Dowding est d'accord avec Park, mais Leigh-Mallory estime que seul un engagement massif de la chasse britannique portera des coups décisifs à la Luftwaffe.

Cette opinion est partagée par l'*Air Marshal* Sir William Sholto-Douglas, *Deputy Chief of the Air Staff Responsible for Operations* ainsi que par un des *Squadron Leaders* les plus emblématiques du No 12 *Group* : Douglas Bader. Amputé des deux jambes après un accident au début des années 1930, il pilote parfaitement avec des jambes artificielles. Il a pris le commandement du No 242 *Squadron* basé à Duxford, où il a mis dans le coup ses collègues du No 19 *Squadron* et du No 310 *(Czechoslovak) Squadron*.

Tous trois décollent ensemble, se regroupent et prennent de l'altitude, tandis que le contrôle leur donne la direction et l'altitude de l'ennemi. Bader détermine lui-même l'endroit de l'interception et, plutôt que d'attaquer directement, il propose de laisser l'adversaire bombarder son objectif, pour ne l'attaquer que sur le retour, lorsqu'à court de carburant, son escorte aura déjà rebroussé chemin. Bader estime qu'il vaut mieux abattre cinquante bombardiers ennemis non escortés au retour, que dix à l'aller, comme le fait le No 11 *Group*. L'idée des *Big Wings*, ou grosses escadres, présente deux inconvénients : d'abord, elle condamne Park à laisser écraser ses aérodromes ; ensuite, en laissant trop de latitude aux *Squadron Leaders* sur la manière d'opérer, le commandement risque de perdre le contrôle des opérations. Les *Big Wings* ne sont donc pas encore à l'ordre du jour durant la bataille des aérodromes. ■

◤◤ Des Hurricane du No 71 *Squadron* rentrent de mission. Au sol, le personnel technique compte anxieusement les avions en se demandant qui manque à l'appel. (DR)

▶ Deux antagonistes de la bataille d'Angleterre : à gauche, l'*Air Chief Marshal* Sir W. Sholto Douglas, et à droite, l'*Air Marshal* Sir Keith Park, en conversation trois ans plus tard au Caire, le jour du déclenchement de l'invasion de la Sicile, le 10 juillet 1943. (IWM)

La bataille de Londres

La bataille d'Angleterre – Acte 3

Alors que le Fighter Command rencontre de plus en plus de difficultés à faire face aux assauts de la Luftwaffe, celle-ci change d'objectif, offrant un répit inespéré à Dowding et à ses pilotes.

Malgré ses pauvres résultats, le premier raid du *Bomber Command* sur Berlin a au moins deux conséquences. D'une part, il ridiculise Göring, qui a clamé peu auparavant que si une seule bombe britannique touchait le territoire allemand, on pourrait l'appeler Meyer ; d'autre part, qu'il le veuille ou non, pour diverses raisons, y compris le manque de moyens de la Kriegsmarine, Hitler sait qu'il n'envahira pas l'Angleterre et décide de tenter une fois de plus d'amener les Britanniques à la table des négociations par des bombardements intensifs de leur capitale et d'autres centres urbains. Ce changement d'objectif ou *Zielwechsel* est bien moins une option militaire qu'un choix politique.

OBJECTIF LONDRES

Le début de cette nouvelle offensive aérienne est fixé au 7 septembre. Ce matin-là, Göring est accueilli à Calais par Kesselring et par le *General der Flieger* Bruno Loerzer, commandant le II. *Fliegerkorps*. Les trois officiers se rendent au poste de commandement avancé de la *Luftflotte* 2 à Sangatte, d'où le *Reichsmarschall* veut diriger personnellement les opérations.

En ce premier jour d'attaques systématiques sur Londres, qui ne commencent qu'à 15h45, la Luftwaffe ne totalise que 985 sorties contre 817 pour la RAF. L'affaire prend le *Fighter Command* à contrepied, les petites formations envoyées par Park se faisant déborder par le nombre, tandis que les *Big Wings* de Leigh-Mallory tardent à se rassembler et s'avèrent lourds à manipuler. En outre, la mésentente opposant les commandants des No 11 et 12 *Groups* gêne leur coopération.

Les raids se poursuivent pendant la nuit, particulièrement sur les quartiers de l'East End et des Docks. Des pompiers volontaires accourent du sud de l'Angleterre pour combattre les incendies. On dénombre 448 civils tués et des milliers de blessés. La Luftwaffe perd 51 avions, dont 17 Bf 109, contre 50 pour la RAF. Dans la soirée du 7, Park survole Londres : malgré la vision horrifiante des incendies et des destructions, il comprend que la Luftwaffe vient de lâcher la pression sur ses aérodromes.

Le 8, Dowding réorganise ses *Squadrons* et les classe en trois catégories :

A : toutes les unités du No 11 *Group*, ainsi que celles des No 10 et 12 *Groups* pouvant être mises à la disposition du premier ;

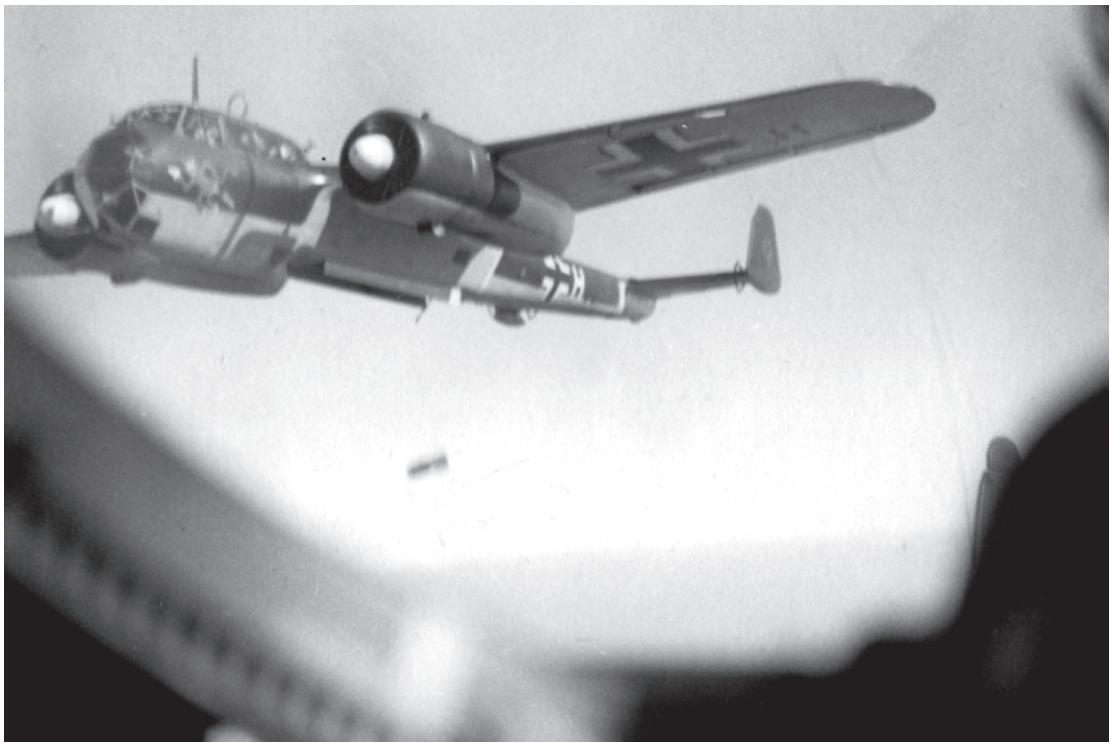
B : les unités hors du No 11 *Group* possédant un effectif suffisant en hommes et en avions mais devant être engagées en ménageant la fatigue des uns et des autres ;

C : toutes les autres unités, en particulier celles qui ont beaucoup souffert, mais qui pourront repasser en catégorie A après réorganisation et repos.

Park fait regrouper par deux ses *Squadrons* équipés du même type d'appareil, ce qui donne les *Little Wings*. Il fait aussi une répartition simple des objectifs : les Hurricane s'en prendront aux bombardiers à chaque fois qu'ils en auront l'occasion, tandis que les Spitfire s'occuperont des chasseurs.

◀ Page de gauche : Ce Heinkel He 111 survole Londres, en l'occurrence l'île aux Chiens reconnaissable à ses docks... (Nationalmuseet Danmark)

▲ Le *Generalfeldmarschall* Albert Kesselring (de dos à gauche) et le *General der Flieger* Bruno Loerzer (juste à droite de Kesselring) sont accueillis par le commandant d'une *Geschwader* qu'ils viennent inspecter. (NAC)



◀ Un Do 17 de la 1./KG 76 largue ses bombes sur l'objectif. Les enseignements de la campagne de Pologne étaient que cet appareil était déjà dépassé. Il l'est encore davantage presqu'un an plus tard. Le Dornier n'a rien d'un bombardier stratégique et, comme certains autres types d'appareils de la Luftwaffe, est inadapté aux exigences de la bataille d'Angleterre. (Coll. C. Goss)

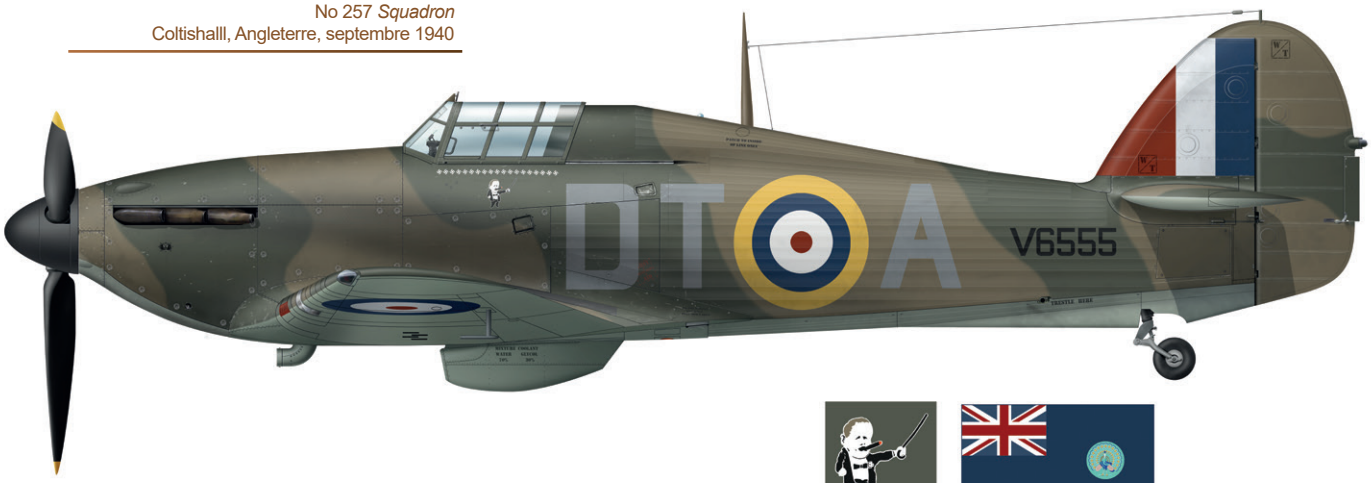
▲ Au centre, le *Squadron Leader* John A. Kent, qui prend le commandement du No 92 *Squadron* après la bataille d'Angleterre ; il restaurera une discipline qui laissait sérieusement à désirer. À sa droite, le *Flight Lieutenant* Charles B. F. Kingcombe. La photo a été prise à Manston, en février 1941, après la 130e victoire du *Squadron*. (IWM)

Le No 92 *Squadron* revient à Biggin Hill ce même jour, en remplacement du No 79, décimé et épuisé. On y trouve plusieurs as, dont les plus connus sont le F/L Robert Stanford-Tuck [1], déjà titulaire de 12 des 29 victoires qu'il totalisera au moment de sa capture en janvier 1942, ou le *Flight Sergeant* (F/S) Donald Kingaby, crédité de 16 victoires confirmées et 6 probables, toutes remportées contre des Bf 109. L'unité ayant perdu quatre *Squadron Leaders* en un mois, elle est souvent conduite au combat par le F/L Brian Kingcombe, un casse-cou de vingt ans qui a pour habitude d'attaquer les formations ennemies par une passe frontale et presque verticale. Cette technique effraie les pilotes novices mais, contrairement à leurs adversaires, ils finissent par s'y habituer. Même si la manœuvre ne mène pas systématiquement à la destruction d'un bombardier, elle provoque la panique parmi les équipages allemands et disloque leurs formations. Le 9 septembre peu après 17h00, neuf Hurricane du No 253, emmenés par le S/L Gerald R. Edge patrouillent à une altitude de 15 000 pieds lorsque les pilotes repèrent 17 bombardiers solidement escortés. Le contrôle les dirige toutefois sur une autre formation, comptant 34 Ju 88 également protégés par des Bf 109. Attaquant frontalement, le No 253 remporte cinq victoires. Aucune n'étant revendiquée à titre individuel, elles sont créditées à l'ensemble du *Squadron*. La KG 30 confirme la perte de cinq Ju 88, dont celui du *Major* Johannes Hackbarth, *Gruppenkommandeur* du III./KG 30.

Les raids sur Londres se poursuivent – de jour par la *Luftflotte* 2, de nuit par la *Luftflotte* 3 – offrant un répit inespéré au *Fighter Command*. Toujours obnubilé par la théorie du *große Schlag*, Göring décide de porter un

[1] Nommé *Squadron Leader* le 11 septembre, il prend le commandement du No 257 Squadron.

Hawker Hurricane Mk. I
Avion du *Squadron Leader* Robert R. S. Tuck
No 257 *Squadron*
Coltishalll, Angleterre, septembre 1940



BURMA

La bande à Bader. Le *Squadron Leader* Douglas Bader (4e en partant de la droite) pose au milieu de ses pilotes canadiens du No 242 *Squadron* à Duxford, en septembre 1940. Victime d'un grave accident avant la guerre, il avait été autorisé à revoler avec deux jambes artificielles. (IWM)

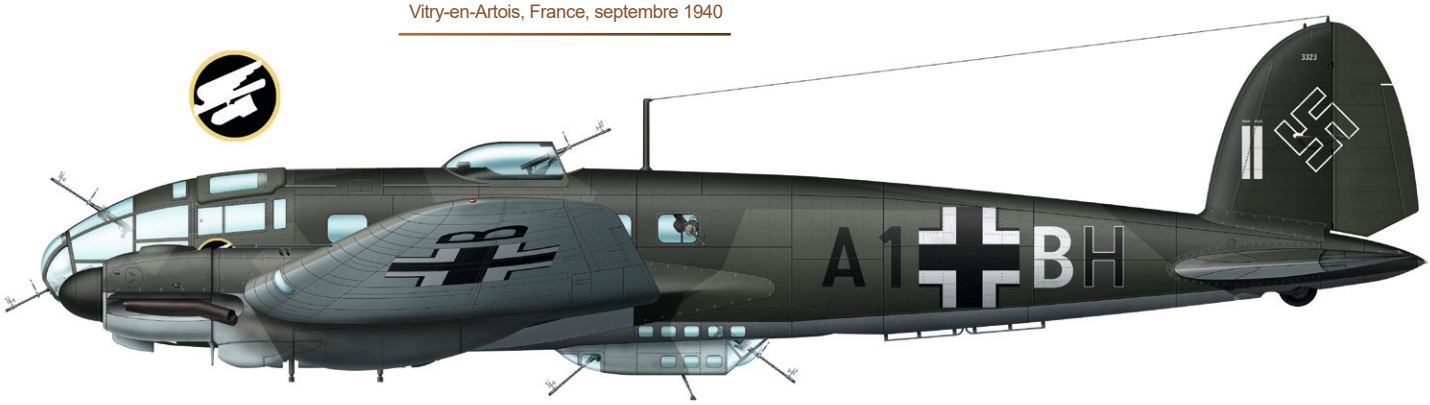
coup décisif le 15 septembre. Ce jour-là, le temps joue en faveur des défenseurs : entre le moment où les radars repèrent les premiers signes de rassemblement de formations au-dessus du Pas-de-Calais et celui où elles franchissent la côte du Kent, il s'écoule plus d'une demi-heure, que le No 11 *Group* met à profit pour faire décoller dix *Squadrons*, ainsi que pour demander des renforts chez les voisins. Au total, 21 *Squadrons* affrontent la Luftwaffe dans la matinée.

Au No 12 *Group*, les chasseurs de Duxford décollent à 11h25, sous la conduite du S/L Bader qui accourt à la tête de cinq *Squadrons*. Bien que les résultats ne soient pas ceux espérés par Leigh-Mallory, le spectacle de ces 60 chasseurs arrivant en bloc constitue un choc pour les équipages allemands auxquels, depuis quelque temps, les services de propagande clament que la RAF est finie.

NOUVELLE TACTIQUE

À 13h45, une nouvelle vague se prépare, mais du côté britannique, 24 *Squadrons* sont prêts à intervenir. Une fois de plus, les assaillants perdent du temps, ce dont les pilotes alliés profitent pour se mettre en bonne position. Park ordonne d'attaquer les Bf 109 en priorité, ce qui leur fait consommer plus rapidement leur carburant et les contraint à abandonner les bombardiers au moment où ceux-ci arrivent en vue de Londres. Cette décision permet de remporter au-dessus de la capitale un plus grand nombre de victoires que dans la matinée, au-dessus du Kent. Vers 18h00, un dernier raid vise les usines Supermarine à Woolston, sans grand résultat. Conséquence des pertes subies au cours des semaines écoulées, la Luftwaffe n'a effectué que 820 sorties contre 709 pour la RAF. Le bilan est de 69 avions détruits du côté allemand, contre 50 du côté britannique. Indiscutablement, au cours de cette journée, considérée comme le point culminant de la bataille d'Angleterre, la RAF a repris la main. Le mauvais temps perturbe à nouveau les opérations les deux jours suivants et Hitler reporte *sine die* le débarquement, mais ordonne d'accroitre la campagne de bombardement.

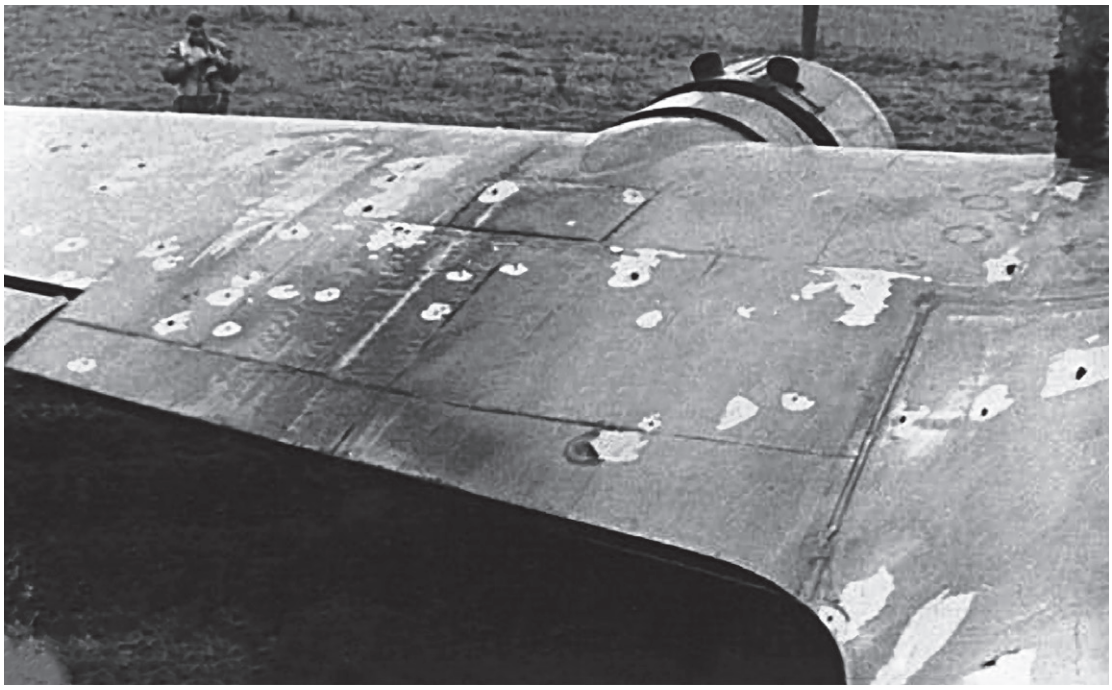
Heinkel He 111 H-3
1./KG 53
Vitry-en-Artois, France, septembre 1940



Le *General der Flieger* Hans Jeschonnek, chef d'état-major de la Luftwaffe, propose d'attaquer les quartiers d'habitation afin de provoquer une panique massive parmi la population, mais Hitler se réserve la décision de lancer des bombardements de terreur. Le moral britannique devra être brisé par la destruction de l'infrastructure, des usines d'armement, des stocks de nourriture et de combustible. Göring donne les ordres nécessaires le 16 septembre. Hitler a de sérieux doutes sur les résultats d'une campagne de bombardement stratégique, mais y mettre un terme revient à s'avouer vaincu.

Le 18, avec le retour du soleil, la Luftwaffe lance trois vagues totalisant 1 116 sorties. Délaissant Londres, elle vise les villes de l'estuaire de la Tamise et n'envoie que peu de bombardiers – 92 sorties seulement. Les *Jagdgeschwadern* sont engagées en totalité dans trois missions de *Freie Jagd*, chasse

▲ et ▶ L'équipage du Do 17 Z *WNr. 2524* immatriculé F1+JK de la 2./KG 76 l'a échappé belle et le soulagement est perceptible sur le visage des hommes de l'*Oberleutnant* Martin Florian qui posent fièrement sur leur appareil posé sur le ventre à 8 km au nord de Poix le 15 septembre. (Coll. C. Goss)



◤◤ Page de gauche, en haut : Vue stupéfiante du Do 17 *WNr. 2361* (code F1+FH) de la 1./KG 76 disloqué s'abattant droit sur la gare de Londres-Victoria, après avoir été coupé en deux le 15 septembre par le Hurricane du *Sergeant* Ray Holmes, du No 504 *Squadron*. Seuls deux membres de l'équipage survivent. (Coll. C. Goss)

◣◣ Page de gauche, en bas : Les restes du Dornier *WNr. 2361* de l'*Oberleutnant* Zehbe quelques minutes après son crash à l'angle de Wilton Road et de la gare de Londres-Victoria. (Coll. C. Goss)

libre, sans réussir à attirer la chasse anglaise, qui se dérobe. Le bilan de la journée est donc limité : 7 Bf 109 et 14 bombardiers perdus du côté allemand, 11 Spitfire et 8 Hurricane du côté britannique.

Londres redevient la cible principale et, le 23 septembre, le *War Cabinet* ordonne de nouvelles représailles sur Berlin. En comparaison des vagues de bombardiers allemands attaquant quotidiennement la capitale anglaise, l'effort du *Bomber Command* reste limité : 119 Wellington, Whitley et Hampden, qui n'infligent guère de dégâts. Ce nouveau raid concentre encore davantage l'attention de Hitler et de Göring sur Londres. Une décision du *Reichsmarschall* provoque la fureur des commandants de *Jagdgeschwader*. À ce sujet, Adolf Galland écrit :

« Entre la quatrième phase de la bataille d'Angleterre – les bombardements de jour – et la cinquième – les bombardements de nuit – allait s'intercaler l'apparition d'une arme nouvelle, le chasseur-bombardier. C'est, comme le nom l'indique, un compromis entre deux types d'appareils de conception opposée. […] On allait l'engager surtout pour compenser l'échec des chasseurs purs – comme bouche-trou en quelque sorte. Quand […] Göring dut se résoudre à ordonner l'arrêt des bombardements de jour, il chercha et trouva un bouc émissaire : l'aviation de chasse. Puisque 'ces acrobates' étaient incapables de protéger les bombardiers, ils n'avaient qu'à transporter les bombes eux-mêmes. Cette parole, que nous prîmes d'abord pour une boutade, devait inciter les constructeurs à préconiser l'emploi d'un appareil hybride, justement le chasseur-bombardier, dont la première version était tout simplement un Messerschmitt 109 équipé d'un dispositif pour le transport et le lâcher d'une bombe de deux cent cinquante kilogrammes.

▲ Le Do 17 Z *WNr. 2555* du *Feldwebel* Rolf Heitsch, de la 8./KG 76 (code F1+FS), victime le 15 septembre des *Flying Officer* John Dundas et *Pilot Officer* Eugene Tobin, du No 609 *Squadron*. Le Dornier est photographié après son atterrissage forcé à Castle Farm, ferme située près de Shoreham-by-Sea (West Sussex).

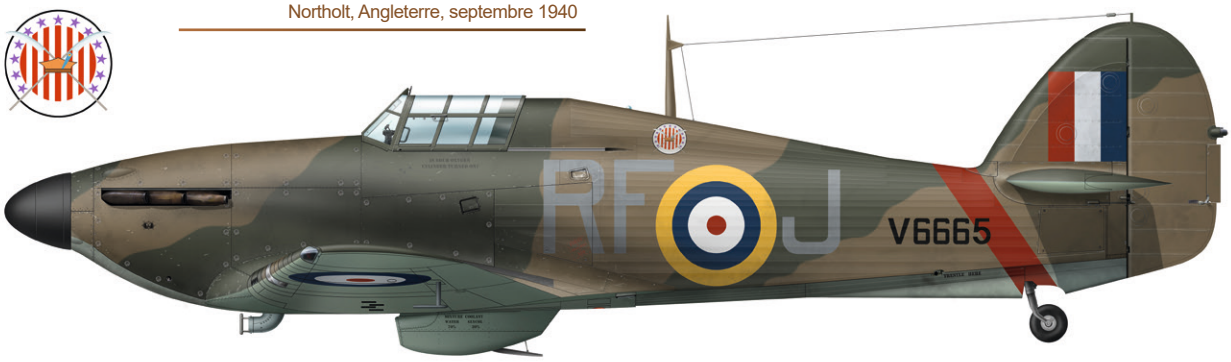
▼ Lors de sa visite au PC avancé de la *Luftflotte* 2 à Sangatte, le *Reichsmarschall* Hermann Göring en profite pour rencontrer deux de ses poulains, les *Major* Werner Mölders (à gauche) et Adolf Galland, qu'il a récemment promus à la tête des JG 51 et JG 26, respectivement. Ils tournent le dos au maudit *Kanal* (la Manche), qui cause tant de soucis à la Luftwaffe. (BPK/Bayerische Staatsbibliothek/Heinrich Hoffman, via RMN)

Aujourd'hui encore, je me souviens de la rage impuissante qui s'empara de moi quand je reçus l'ordre de faire transformer dans ce sens un tiers de mon escadre. Depuis des mois, nous nous ingéniions à alléger nos appareils pour leur donner un maximum de maniabilité, sacrifiant tout ce qui n'était pas absolument indispensable, et voilà qu'au lieu de réservoirs supplémentaires, toujours réclamés et jamais livrés, on nous envoyait des bombes !

Comme on pouvait le prévoir, ce fut encore une opération manquée. Nos pilotes, nullement préparés à cette tâche nouvelle, larguèrent leurs bombes plus ou moins au hasard et, n'osant engager le combat avec leurs appareils alourdis, regagnèrent promptement leur terrain.

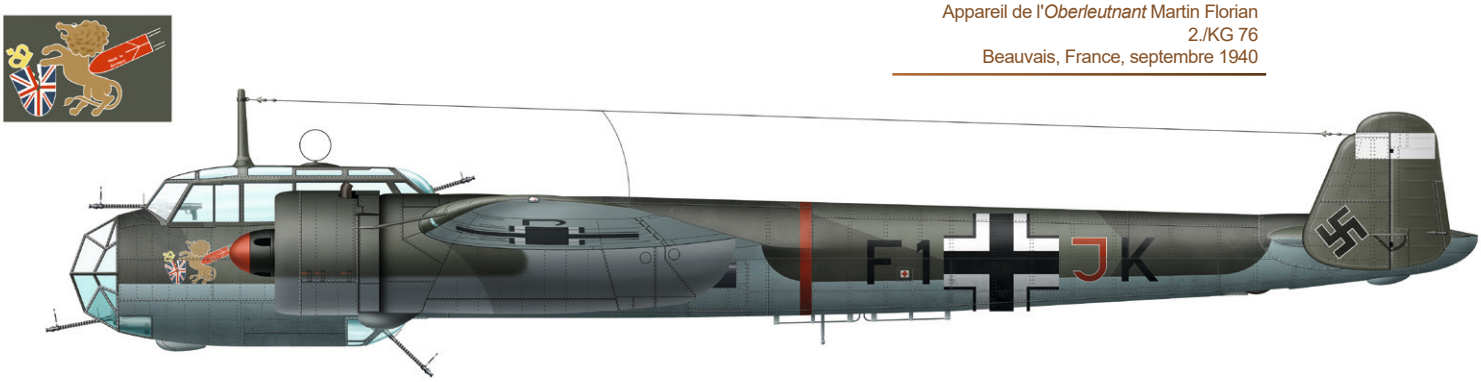
Hawker Hurricane Mk. I

Appareil du *Sergeant* Tadeusz Andruszków
No 303 *Squadron*
Northolt, Angleterre, septembre 1940



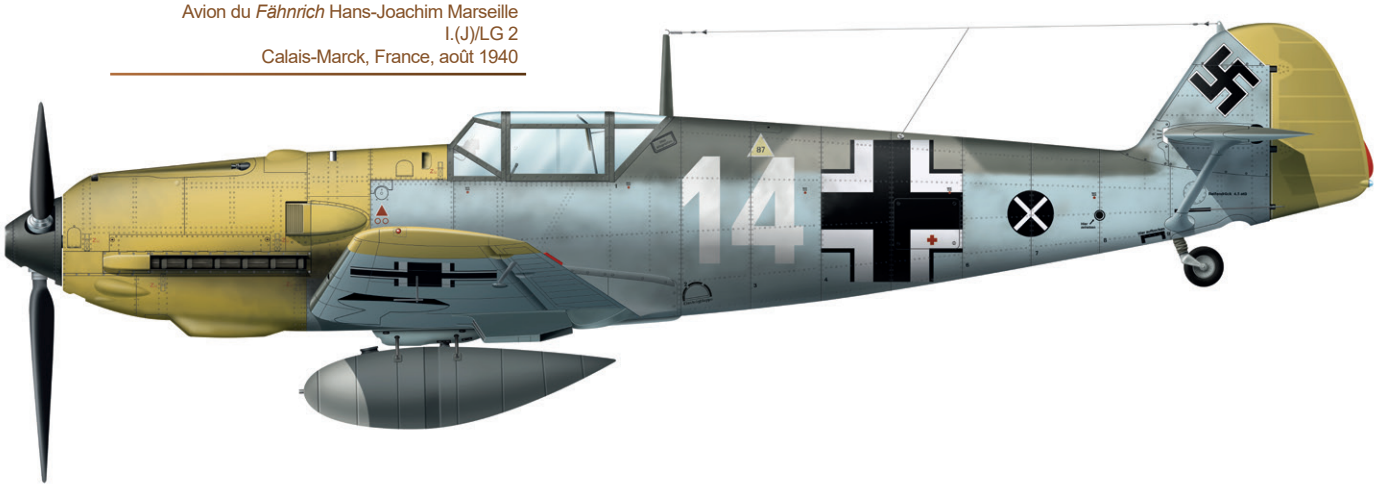
Dornier Do 17 Z

Appareil de l'*Oberleutnant* Martin Florian
2./KG 76
Beauvais, France, septembre 1940



Messerschmitt Bf 109 E-1

Avion du *Fähnrich* Hans-Joachim Marseille
I.(J)/LG 2
Calais-Marck, France, août 1940



Messerschmitt Bf 109 E-4

Avion de l'*Unteroffizier* Hans-Georg Schulte
7./JG 53
Le Touquet-Étaples, France, septembre 1940

Et leur moral, déjà largement entamé par les coûteuses missions d'escorte, commençait à montrer des signes évidents d'usure » [2].

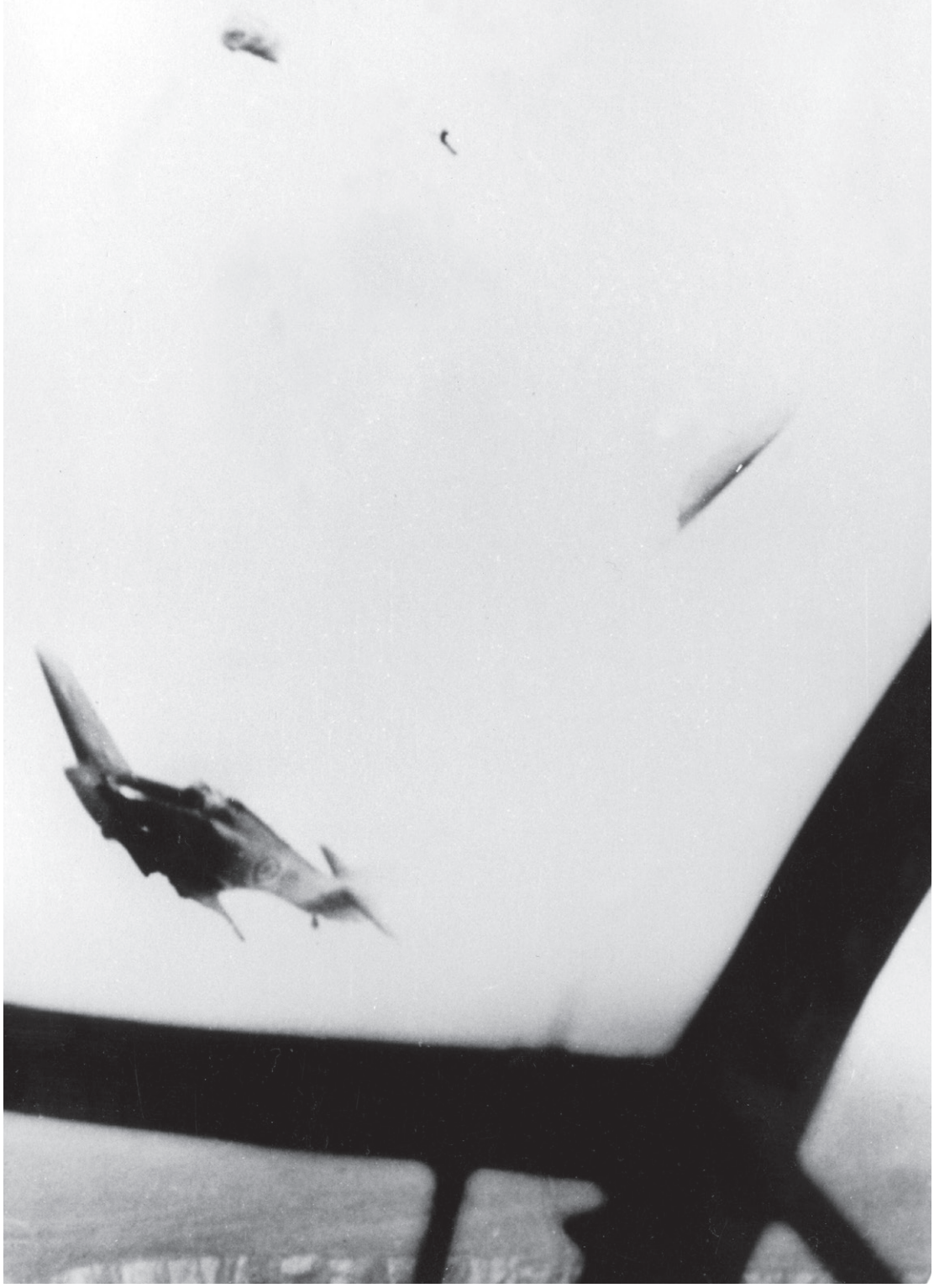
PLACE AUX *JABO*...

Si l'ire de Galland est compréhensible, les *Jabos*, malgré leur rayon d'action limité, remportent quelques succès, particulièrement lorsque des formations mêlant chasseurs purs et chasseurs-bombardiers trompent la vigilance des guetteurs de l'*Observer Corps*. Dowding ressent certainement une brève frayeur lorsque, le 24 septembre, deux formations de 20 Bf 109 de l'ErpGr. 210 échappent à la chasse britannique et arrivent au-dessus de Southampton, où ils bombardent les chaines de montage de Spitfire de Woolston. Bien qu'une centaine de personnes soient tuées dans un abri touché par un coup direct, l'usine ne subit guère de dégâts, mais les aviateurs allemands n'en restent pas là. Le 27 septembre se déroule l'un des derniers affrontements de la bataille d'Angleterre. La Luftwaffe lance trois raids, dont deux sur Londres et un sur la Bristol Aeroplane Company, où une cinquantaine de bombardiers fortement escortés infligent des dégâts considérables, dont trois avions neufs détruits, et font 250 victimes. À elle seule, la *Jagdwaffe* effectue 998 sorties et engage même de nouveau les Bf 110 des ZG 26 et ZG 76, sans compter ceux de l'ErpGr. 210. Parmi ces derniers, dix appareils emmenés le *Hauptmann* Martin Lutz, *Gruppenkommandeur*, et escortés par le I./ZG 26 se dirigent vers Yate et la Parnall Aircraft Factory. Effet du hasard, résultat des travaux de Bletchley Park ou d'une écoute du *Y Service* ? Le No 504 *Squadron* les y attend et l'ErpGr. 210 perd trois avions. La Luftwaffe en perd 63, dont un tiers de Bf 109, mais les pertes du *Fighter Command* s'élèvent à 32 Hurricane et 23 Spitfire détruits ou nécessitant un renvoi dans un atelier spécialisé pour réparation.

Alors que les jours raccourcissent et que l'automne s'installe, avec une météo de plus en plus défavorable, le 30 septembre, les *Luftflotten* 2

et 3 effectuent une dernière tentative pour forcer la décision. Deux grosses expéditions sont lancées contre Londres, tandis que des diversions visent Southampton et Yeovil. La *Jagdwaffe* est de nouveau surreprésentée avec un total de 1 015 sorties à elle seule, mais elle trouve à qui parler, le *Fighter Command* en effectuant 1 173. Les pertes s'élèvent à 40 pour la RAF et 58 pour la Luftwaffe.

Cependant, même si les attaques de précision des chasseurs-bombardiers allemands contre des objectifs militaires ou économiques font quelques dégâts, leur charge de bombes est insuffisante pour avoir un effet décisif. Le *Jabo* n'a rien d'un bombardier stratégique et ses attaques ne sont guère plus que des *Störangriffe* (attaques de perturbation). À plus d'une occasion, rattrapés par la chasse britannique, les pilotes de *Jabo* larguent leurs bombes prématurément pour se défendre. Leur présence contraint toutefois Park à exiger un nouvel effort de ses pilotes surmenés : pour être à même de rattraper les *Jabo*, des premières aux dernières lueurs du jour, il faut maintenir en l'air des patrouilles capables de réagir immédiatement. Les chefs de la Luftwaffe réalisent que le *Jabo* n'apportera pas la solution et, les pertes – tant en bombardiers qu'en chasseurs – ayant continué à grimper durant le mois de septembre, les raids de jour s'espacent de plus en plus, alors que la fréquence des attaques de nuit s'accroit. Bien qu'au départ, Hitler se soit réservé la décision de recourir aux bombardements de terreur pour tenter de briser le moral de la population de Londres, Göring le prend plus ou moins de court. Préférant oublier le but premier des attaques massives lancées entre le 7 et le 15 septembre – détruire ce qu'il reste de la RAF en l'amenant à engager ses ultimes réserves dans la défense de la capitale – le *Reichsmarschall* exige maintenant de ses aviateurs qu'ils anéantissent le moral du peuple britannique par la destruction de Londres.



▶ Au-dessus des côtes anglaises (visibles en bas du cliché), un chasseur Hawker Hurricane vient d'être abattu par un Messerschmitt Bf 109. L'aile de l'avion britannique s'est brisée sous l'impact des obus allemands, mais le pilote a eu le temps de s'extraire en parachute. On aperçoit, en haut de cet impressionnant cliché, la voilure de celui-ci se déplier et sauver la vie du malheureux. (Bundesarchiv - Bild 146-1972-085-30-o.Ang.)

◤◤ Page de gauche, en haut : Des pilotes de la RAF, tenue de vol et gilet de sauvetage passés, se tiennent prêts à décoller à bord de leurs chasseurs Hawker Hurricane à la moindre alerte. Pour ne pas perdre de temps au moment de celle-ci, une caravane leur servant de salle de détente et d'abri a été amenée juste à côté des appareils. (DR)

◣◣ Page de gauche, en bas : Magnifique vue du Messerschmitt Bf 109 E *Jabo* du *Leutnant* Paul Steindl, du *Stab* II./JG 54, photographié en vol fin 1940 avec une bombe de 500 kg sous le ventre. (Coll. C. Goss)

[2] GALLAND, op.cit., pp. 103, 104

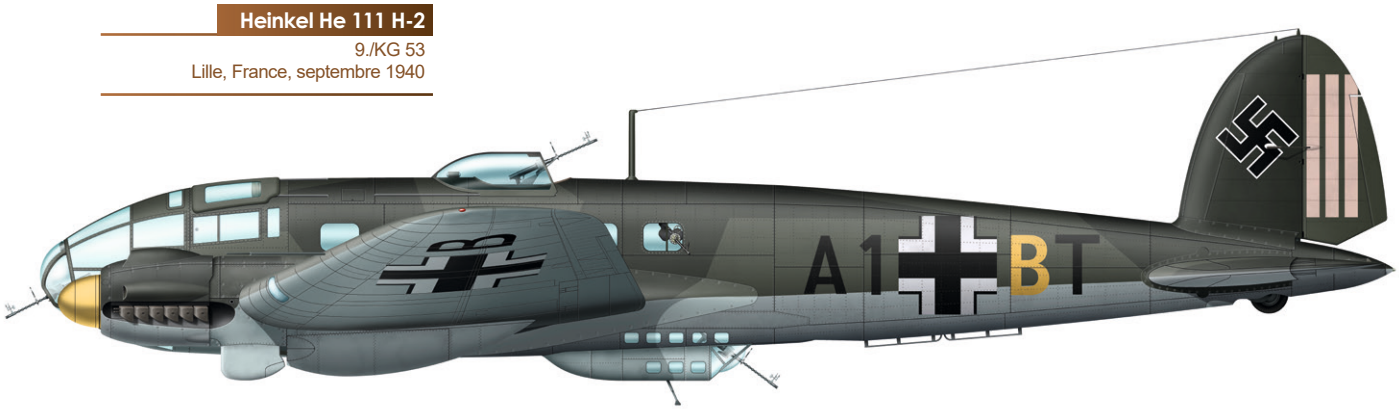
◀ Photographié par une cinémitrailleuse, ce Dornier Do 17 tente d'échapper à son poursuivant. Notez sur l'aile l'une des marques blanches d'identification utilisées à partir du 7 septembre 1940 pour les opérations de jour. (Coll. C. Goss)

Si l'accumulation de nuits sans sommeil, des rues entières réduites à l'état de décombres, la mort et les incendies peuvent amener les Londoniens au désespoir, alors la Luftwaffe gagnera cette nouvelle phase de la bataille.

... ET AU *BLITZ*

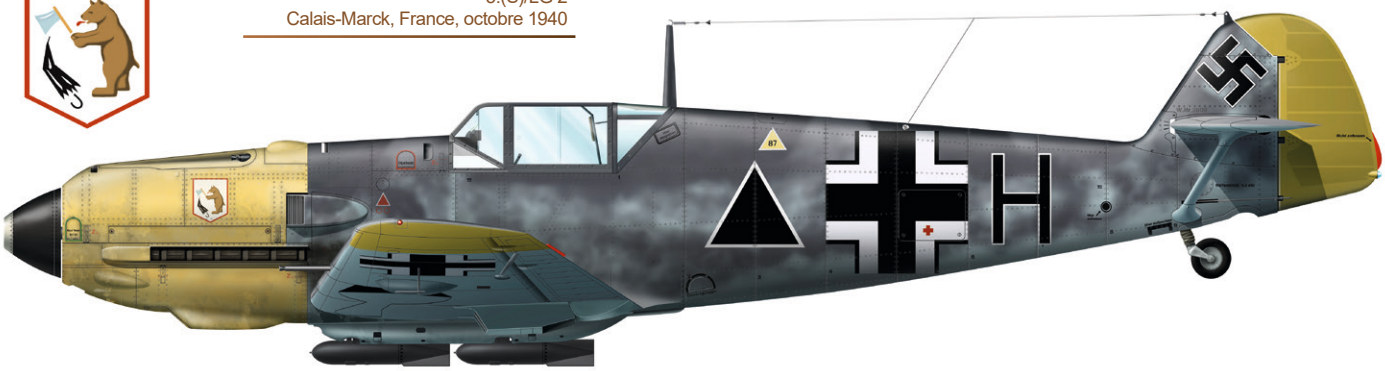
Pour diriger ses bombardiers durant les attaques nocturnes, la Luftwaffe recourt à un système de radioguidage connu sous la dénomination de *Knickebein*. Son principe de fonctionnement se résume à ceci : deux antennes directionnelles, séparées par une distance aussi importante que possible, sont orientées de manière à croiser leurs faisceaux d'ondes au-dessus de l'objectif. Les bombardiers suivent l'un des faisceaux en écoutant le signal émis sur celui-ci et larguent leurs bombes au moment où ils captent le signal du second. Les Britanniques ne tarderont pas à comprendre le fonctionnement du système et de ses dérivés comme le *X-Gerät* et le *Y-Gerät*, et prendront des contremesures. Cet affrontement sur les ondes deviendra connu sous l'appellation de « bataille des faisceaux », mais son étude est ici hors sujet. La chasse de nuit britannique en est encore à ses balbutiements : depuis le début de la guerre, des essais ont été effectués avec le radar métrique *Airborne Interception* (AI) Mk.I, monté sur trois Blenheim du No 600 *Squadron* détachés à Manston. L'effectif a ensuite été porté à six Blenheim et le 10 avril 1940, muté à Tangmere, le détachement est devenu indépendant sous la dénomination de *Fighter Interception Unit* (FIU). L'AI Mk.III a remplacé le Mk.I et les six *Squadrons* de Blenheim IF du *Fighter Command* ont commencé à en être équipés en mai. Une première victoire a été remportée dans la nuit du 22 au 23 juillet 1940 contre un Do 17 de la 2./KG 3, par un équipage de la FIU expérimentant l'AI Mk.IV, moins lourd, plus fiable,

Heinkel He 111 H-2
9./KG 53
Lille, France, septembre 1940



Bristol Blenheim Mk. I
No 29 *Squadron*
Wellingore, Angleterre, septembre 1940

Messerschmitt Bf 109 E-4/B
5.(S)/LG 2
Calais-Marck, France, octobre 1940



plus performant et capable d'opérer à une altitude plus basse que le Mk.III. Trois autres ont été revendiquées respectivement par des équipages des No 29, 25, et 600 *Squadrons* entre le 18 août et le 16 septembre, mais elles ne constituent que des succès isolés. Avec un poids de plus de 270 kg et un imposant volume, l'AI Mk.III restreint encore le confort de trois hommes d'équipage enfermés dans l'étroit fuselage d'un Blenheim ; non seulement il manque de fiabilité et a tendance à surchauffer, mais souvent, les échos affichés donnent une idée imprécise, voire ambigüe de la position de l'avion ennemi et il ne détecte rien en-dessous de 7 500 pieds. Quant au Blenheim, il peut à peine rattraper les He 111 et Do 17 presqu'aussi rapides que lui, sans parler du Ju 88, qui le bat d'une vingtaine de km/h. Si par chance il réussit quand même à s'approcher, l'armement utilisable se limite aux quatre mitrailleuses de 7,7 mm montées dans la baignoire ventrale, soit la moitié de la puissance de feu d'un Spitfire ou d'un Hurricane.

Pour les Britanniques, la bataille d'Angleterre prend fin le 31 octobre et, depuis le 7 septembre, ils sont engagés dans une nouvelle campagne appelée le *Blitz*, qui se poursuit jusqu'au 11 mai 1941. Bien que Londres reste la cible principale, la Luftwaffe effectue plusieurs attaques sur l'important port de Liverpool, ainsi que sur Belfast, Bristol, Cardiff, Glasgow et Swansea. De l'autre côté du pays, sur les côtes de la mer du Nord, Hull et Sunderland constituent des objectifs secondaires ou de remplacement faciles à trouver. Sur les côtes de la Manche, ce sont Portsmouth, Plymouth et Southampton qui deviennent des cibles. Enfin, les villles industrielles de Birmingham, Coventry, Manchester et Sheffield recevront également les visites nocturnes des bombardiers allemands. Plus de 40 000 civils sont tués durant ces raids, dont près de la moitié à Londres, où plus d'un million de logements sont détruits ou endommagés. Durant sa dernière attaque sur la capitale, dans la nuit du 10 au 11 mai 1941, la Luftwaffe totalise 571 sorties et largue quelque 800 tonnes de bombes, mais rien ne brisera la détermination de la population britannique. ■

UNE ÉLITE MULTINATIONALE

LES ÉTRANGERS SERVANT AU *FIGHTER COMMAND*

Durant la bataille d'Angleterre, les aviateurs étrangers représentent une part non négligeable du *Fighter Command*. Certains, comme les Polonais, ont un solide contentieux à régler avec la Luftwaffe, ce qui leur vaut une réputation de férocité.

▲ Les pilotes du No 1 *Squadron* RCAF devant un de leurs Hurricane, à Prestwick, en Écosse. Le Canada est le premier pays de l'empire britannique dont une des unités d'aviation opère au sein de la RAF dans l'espace aérien britannique. (IWM)

◀ L'*Air Vice-Marshal* Sir Keith Park est le Néo-Zélandais le plus élevé en grade participant à la bataille d'Angleterre. Ses compatriotes sont les plus nombreux parmi les pilotes des différents pays de l'empire britannique servant dans les rangs du *Fighter Command*. (IWM)

où débute la bataille d'Angleterre, aucun de ces *Squadrons* n'est encore présent en Grande Bretagne, à l'exception du No 1 *Squadron* RCAF [1], qui participera aux combats à partir de la dernière semaine d'août. Quelle que soit leur nationalité, tous les pilotes parlent couramment l'anglais et sont parfaitement intégrés dans les structures de la RAF, dont ils connaissent le fonctionnement. Ils seront 302 à participer à la bataille d'Angleterre, à raison de 32 Australiens, 112 Canadiens, 127 Néo-Zélandais et 25 Sud-Africains, auxquels s'ajouteront un pilote venu de la Barbade, un de la Jamaïque, un de Rhodésie du Nord, trois de Rhodésie du Sud [2] et un de Terre-Neuve.
Le No 1 *Squadron* RCAF partira du mauvais pied le 24 août, en confondant un *Flight* de Blenheim avec des Ju 88, abattant l'un d'eux et tuant tout l'équipage. Il se fera pardonner durant les semaines suivantes et fin octobre, il revendiquera 31 victoires confirmées, ainsi que 43 probables pour la perte de 16 Hurricane et de trois pilotes.

[1] Rebaptisé No 401 *Squadron* RCAF le 1er mars 1941.

[2] À noter que le *Battle of Britain London Monument* ne mentionne qu'un total de trois Rhodésiens, sans préciser s'ils sont du nord ou du sud.

▼ Né en 1919, Adolph G. « Sailor » Malan est un Sud-Africain qui a commencé sa carrière militaire à la *Royal Naval Reserve*, dans laquelle il est devenu officier en 1935. La même année, il est passé à la RAF pour entamer sa carrière de pilote. Durant la bataille d'Angleterre, il commande le No 74 *Squadron*. (IWM)

Les étrangers représentent plus du quart des pilotes de chasse qui ont participé à au moins une mission dans le cadre de la bataille d'Angleterre. Comme il existe de très légères discordances entre les chiffres selon leur provenance, nous nous référerons toujours à ceux d'une même source : le BoBLM. Ils semblent comporter au moins deux petites erreurs, sur lesquelles nous reviendrons, mais ils restent suffisamment proches de la réalité pour donner une idée claire du taux de répartition des pilotes étrangers, classés en trois catégories :

- ceux issus de pays de l'empire britannique,
- les exilés de pays sous occupation allemande,
- les citoyens de pays neutres.

LES PILOTES ISSUSDES PAYS DU COMMONWEALTH

Dès sa création, la RAF attire des jeunes hommes des dominions. En décembre 1939, les gouvernements britannique, australien, canadien, néo-zélandais, sud-africain et rhodésien du Sud ont mis sur pied le *British Commonwealth Air Training Plan* (BCATP), aussi appelé *Empire Air Training Scheme*, qui a pour objectifs :

- l'ouverture dans les pays participants d'écoles formant le personnel, navigant et autre, selon un programme standardisé ;
- la constitution d'une réserve de personnel qualifié, à affecter aux unités en fonction des besoins opérationnels, sans tenir compte des nationalités ;
- la formation de *Squadrons* nationaux australiens, canadiens et néo-zélandais opérant sous contrôle de la RAF.

Concernant ce troisième point, au moment

Supermarine Spitfire Mk. II

Avion du *Flight Lieutenant* Adolph G. « Sailor » Malan
No 74 *Squadron*
Hornchurch, Angleterre, juillet 1940

Hawker Hurricane Mk. I
Avion du *Sergeant* Rajmund Půda
No 310 *(Czech) Squadron*
Duxford, Angleterre, septembre 1940

Bien qu'il soit une unité britannique, lorsque Douglas Bader en prend le commandement en juin 1940, le No 242 *Squadron* compte une majorité de pilotes canadiens.
Les Néo-Zélandais sont les plus nombreux et feront honneur à l'AVM Park. Parmi les Sud-Africains, le plus connu est Adolph « Sailor » Malan, qui atteint le statut d'as avant même que la bataille d'Angleterre ne commence et dont les dix règles d'or du combat aérien seront imprimées et affichées dans les tous les *Squadrons* du *Fighter Command*. À noter que, bien qu'il ne soit pas compté parmi les pilotes, l'AVM Sir Christopher J. Quintin-Brand, commandant le No 10 *Group*, est également Sud-Africain.
Alors qu'ils seront nombreux à prendre part à la Seconde Guerre mondiale, les Australiens ne sont qu'une poignée au *Fighter Command* durant l'été 1940 et cela pour trois raisons :

- les premiers pilotes issus du BCATP ne sont brevetés qu'en novembre 1940 ;
- la priorité est donnée aux unités d'*Army Cooperation* et de patrouille maritime ;
- le gouvernement australien n'a accepté de coopérer au BCATP qu'à condition que le personnel australien soit affecté en priorité dans des unités australiennes.

Quant aux représentants de pays plus petits, venu de la Barbade, le P/O Aubrey « Sinbad » de Lisle Inniss n'appartient pas au *Fighter Command* mais au *Coastal Command*. Équipé de Blenheim version chasse, le No 236 *Squadron*, dont il fait partie, effectue des patrouilles aériennes au-dessus de la mer d'Irlande et de l'Atlantique. Seul Jamaïcain à participer à la bataille d'Angleterre, le P/O Herbert Capstick sert dans la même unité.
Qu'ils soient du nord ou du sud, parmi les Rhodésiens, le F/L Caesar Hull est le plus élevé en grade et le plus connu. Il s'est déjà distingué avec le No 263 *Squadron* durant la campagne de Norvège, en devenant le premier as allié sur Gladiator. Promu *Squadron Leader*, il prend le commandement du No 43 *Squadron* le 31 août 1940, mais il est tué le 7 septembre. Seul à venir de Terre-Neuve, le P/O Richard A. Howley a le triste honneur de figurer parmi les tués lorsque les Defiant du No 141 *Squadron* se font massacrer, le 19 juillet 1940.

◀◀ Un des « Few ». Près du quart d'entre eux sont étrangers, issus de l'empire britannique, de pays occupés par l'ennemi ou de pays neutres. (DR)

[3] Selon des sources belges, ce chiffre est faux : en réalité, 15 pilotes belges sont affectés dans un *Squadron* du *Fighter Command* et un seizième se tue en OCU. Dix autres pilotes, ainsi qu'un navigateur et trois mitrailleurs sont répartis dans deux *Squadrons* de Blenheim du *Coastal Command* et combattront dans le cadre de la Bataille d'Angleterre.

[4] OLSON, Lynne, Last Hope Island, London, Random House, 2017, p. 87.

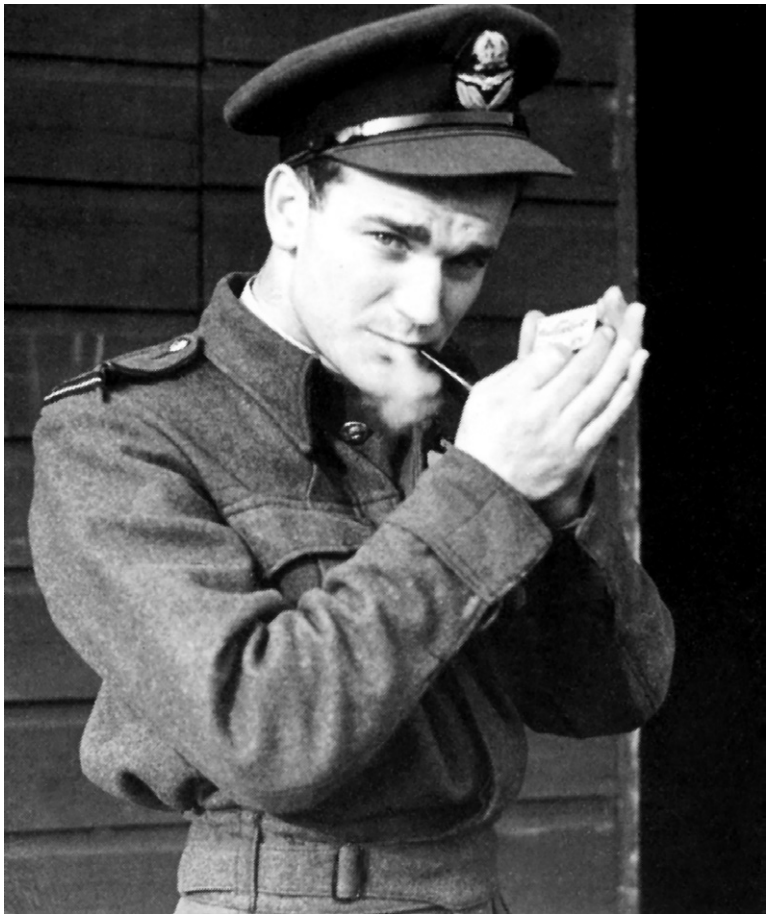
[5] Voir chapitre 3.

LES EXILÉS DES PAYS OCCUPÉS

Bien que plus tard, des pilotes venus d'autres pays sous occupation allemande combattront dans les rangs du *Fighter Command*, durant l'été 1940, on n'y trouve encore que 145 Polonais, 88 Tchécoslovaques, 28 Belges **[3]** et 13 Français si nous en croyons le BoBLM. Chacun de ces contingents fera l'objet d'une étude à part, mais certaines caractéristiques générales peuvent être définies dès maintenant.
Beaucoup de ces pilotes ont une solide expérience du combat, mais la plupart ne parlent pas un mot d'anglais et, sans doute à raison, un officier supérieur de la RAF déclare « qu'il ne laissera pas des individus faire n'importe quoi dans son ciel jusqu'à ce qu'ils comprennent ce que l'on attend d'eux » **[4]**.
Un cours accéléré d'anglais constitue donc la case départ pour beaucoup de ces hommes et, comme en combat aérien, tout se passe souvent en quelques secondes, voire des fractions de seconde, il faut éviter les longues explications à la radio, tout en restant précis et exact. La RAF a adopté une série de locutions code qui remplacent parfois plusieurs phrases et dont voici quelques exemples :

- « Scramble » = décollage immédiat ;
- « Orbit… » = tournez en rond au-dessus de tel point ;
- « Angels » = l'altitude en milliers de pieds ;
- « Angels One Five » = correspond à 15 000 pieds ;
- « Bogey » = avion non identifié ;
- « Bandit » = avion ennemi ;
- « Six o'clock » = à six heures, direction dans laquelle il faut regarder ; on considère que l'avion de celui qui vient de parler se trouve au centre d'une horloge ; « 12 o'clock » est la direction de l'avant, « 6 o'clock » celle de l'arrière, « 3 o'clock » la droite et « 9 o'clock » la gauche ;
- « Tally ho ! » = à l'attaque ;
- « Pancake » = atterrissage.

Pour ceux dont l'expérience du combat et les connaissances en anglais sont jugées suffisantes, l'étape suivante est le stage en OTU, où ils font connaissance avec le Hurricane. Une fois celui-ci bien en mains, ils se familiarisent avec la tactique et les procédés de combat du *Fighter Command* **[5]**.



Les Tchécoslovaques et les Polonais étant suffisamment nombreux pour former des unités nationales, les premiers forment le No 310 *(Czechosolvak) Squadron* **[6]**, tandis que les seconds mettent sur pied les No 302 et 303 *(Polish) Squadrons*, tous trois équipés de Hurricane. L'excédent en pilotes tchécoslovaques et polonais est réparti dans des *Squadrons* britanniques. Quant aux Belges et aux Français, ne disposant pas du personnel nécessaire, il leur est impossible, dans l'immédiat, de former une unité nationale et tous se retrouvent dans des *Squadrons* britanniques. À noter que chez les Belges, sur 26 pilotes retenus, seuls 16 vont au *Fighter Command*, où tous voleront sur Hurricane, tandis que les 10 autres seront répartis entre deux *Squadrons* de Blenheim, version chasse, du *Coastal Command*.

Une fois en *Squadron* opérationnel, ceux qui sont affectés au *Fighter Command* continuent à se familiariser avec les procédures et le langage en vigueur. Quatre degrés d'alerte définissent l'imminence du danger et le niveau de disponibilité de chaque *Squadron*. S'il est *released* ou libéré, il n'a aucune mission avant une heure donnée. En attendant, il peut s'entraîner, ou son personnel peut se reposer, voire quitter la base. S'il est *available* ou disponible, il doit être en mesure de prendre l'air en un nombre de minutes donné à partir de l'alerte. Les aviateurs sont en tenue de vol et le personnel

◀ Le *Flying Officer* Brandon F. « Paddy » Finucane vient d'Irlande. Bien que durant sa formation de pilote, ses notes soient assez basses, une fois en unité, il se révèlera un redoutable chasseur, titulaire de 28 victoires au moment de disparaitre dans la Manche, en juillet 1942. (IWM)

▼ En septembre 1940, les *Pilot Officers* Andrew D. Mamedoff, Vernon C. « Shorty » Keough et Eugen A. Tobin, passent au No 71 *Squadron*, premier des trois *Eagle Squadrons* formés au sein du *Fighter Command*. Tous trois survivront à la bataille d'Angleterre, mais seront tués ou disparaîtront quelques mois après sa fin. (IWM)

technique reste à proximité des appareils. En *readiness* ou prêt, les pilotes sont en mesure de gagner leurs machines en quelques secondes pour un décollage dans la foulée. Enfin, en *stand by* ou paré, les pilotes sont assis dans leurs habitacles, le nez des avions tourné dans le vent et prêts à décoller au signal du contrôleur.
Au niveau statutaire, tout le personnel pris en compte par la RAF est affecté à la *Volunteer Reserve.* Ceux qui arrivent dans un *Squadron* britannique y sont rétrogradés au rang de *Pilot Officer* pour les officiers et de *Sergeant* pour les sous-officiers. Estimant que la perspective d'un rapide retour au combat est plus importante qu'une question de grade, la plupart acceptent de bonne grâce et beaucoup reconquerront rapidement leurs galons.

LES CITOYENS DE PAYS NEUTRES

Indépendante depuis 1922, l'Irlande garde des relations tendues avec le Royaume-Uni et reste neutre durant la Seconde Guerre mondiale. Certains de ses citoyens servent toutefois dans les forces britanniques durant le conflit et le BoBLM mentionne que dix d'entre eux sont au *Fighter Command* durant l'été 1940 [7]. Le plus élevé en grade est le W/C F. Victor Beamish, entré au *Royal Air Force College* de Cranwell en 1921 et resté dans la RAF après l'indépendance irlandaise. Au début de l'été 1940, il commande la base de North Weald, effectue plusieurs sorties avec l'un ou l'autre des *Squadrons* qui y sont basés et remporte six victoires confirmées durant la bataille d'Angleterre. Il disparaîtra au-dessus de la Manche en mars 1942.
Le plus connu est Brandon F. Finucane, qui a rejoint la RAF en août 1938, alors qu'il n'avait pas encore 17 ans. Élève très moyen durant sa formation de pilote, il rejoint le No 65 *Squadron* le 15 juillet 1940 et remporte deux victoires confirmées durant la bataille d'Angleterre. Son palmarès démarre véritablement l'année suivante : au moment de sa disparition au-dessus de la Manche, en juillet 1942, il sera le plus jeune *Wing Commander* de la RAF et titulaire de 28 victoires confirmées. Parmi les huit autres Irlandais participant à la bataille d'Angleterre comme tels, six se sont enrôlés dans la RAF entre 1926 et 1938 et les deux derniers ont rejoint la RAFVR en 1938 pour devenir opérationnels au début de l'été 1940.
Les *Neutrality Acts* passés par le Congrès dans la seconde moitié des années 1930 interdisent aux citoyens américains de participer à une guerre dans laquelle les États-Unis ne sont pas impliqués. Selon le BoBLM, neuf d'entre eux rejoignent toutefois la RAF en 1939 et en 1940, généralement en se faisant passer pour canadiens. Ainsi, après sa conversion sur Hurricane, le P/O De Peyster D. Brown rejoint le No 1 *Squadron* RCAF.
Né en Afrique du Sud de père américain et de mère britannique, diplômé de Cambridge, Carl R. Davis réside à Londres durant une partie des années 1930 et rejoint le No 601 *Squadron* de l'*Auxiliary Air Force* en 1936. Les sept autres sont intégrés dans la RAFVR et, parmi eux, le parcours de Vernon C. « Shorty » Keough, Andrew D. Mamedoff et Eugene Q. « Red » Tobin ne manque pas d'intérêt. Détenteurs d'une licence de pilote commercial ou privé, ils se portent volontaires pour l'aviation finlandaise, lorsque l'URSS attaque la Finlande en novembre 1939. Les hostilités cessant en mars 1940, ils arrivent trop tard pour y participer et offrent leurs services à l'armée de l'Air française, mais l'invasion allemande vient perturber ce projet. Après avoir été envoyés d'un bout à l'autre de la France, sans recevoir d'affectation ni d'avion, les trois amis embarquent à destination de l'Angleterre. Décidés à rester ensemble, ils sont affectés au No 609 *Squadron*.
Mesurant à peine 1,50 m, Keough est le plus petit pilote de la RAF et vole généralement assis sur une paire de coussins pour arriver à hauteur du pare-brise de son Spitfire et de son collimateur. Les trois amis rejoignent le No 71 *(Eagle) Squadron* à la formation de celui-ci, à la mi-septembre 1940. Ils sortent vivants de la bataille d'Angleterre, mais tous trois seront tués ou portés disparus en 1941.
William M.L. « Billy » Fiske III est le plus connu des Américains participant à la bataille d'Angleterre. Issu d'une famille de banquiers de Chicago, il a étudié à Cambridge puis est resté en Angleterre pour le travail. Il est de retour aux États-Unis au moment de la déclaration de guerre et suit un ami britannique, mobilisé au No 601 *Squadron*. Antinazi convaincu, il se fait passer pour Canadien et, bien qu'il détienne déjà une licence de pilote, il suit une formation complète à la RAF, avant de rejoindre le No 601 à son tour le 12 juillet 1940. Le 16 août, il effectue un atterrissage d'urgence avec son Hurricane ; grièvement brûlé, il meurt le lendemain.

▲ Issu d'une famille de banquiers de Chicago, William M.L. « Billy » Fiske III est le pilote américain le plus connu de la bataille d'Angleterre. Il meurt le 17 août 1940, après avoir été grièvement brûlé dans son avion la veille. (USAF)

◤ Les pilotes américains Pete Provenzano, Eugene Tobin, Sam Maurillo et Luke Allen courent vers leurs avions durant une alerte. Derrière eux se trouve un Hurricane, premier avion d'arme du No 71 *(Eagle) Squadron*. (IWM)

[6] Le No 312 *(Czechoslovak) Squadron* sera déclaré opérationnel fin septembre et remportera sa première victoire le 8 octobre. Comme le No 1 *Squadron* RCAF, le No 312 commet une tragique méprise en abattant un Blenheim IF du No 29 *Squadron* le 13 octobre au-dessus de la mer d'Irlande.

[7] En fait, ils sont douze, mais deux d'entre eux sont repris comme australiens.

LES POLONAIS

Écrasés sous le nombre durant l'invasion de leur pays, les pilotes polonais ont ensuite combattu en France avant de rejoindre la RAF, dans laquelle leur intégration ne se fera pas sans difficulté.

Dès la fin des combats en Pologne, le *Generał Broni* **[8]** Władysław Sikorski forme un gouvernement en exil en France et tente de reconstituer une armée comprenant une force aérienne indépendante. Malheureusement, par manque de moyens et d'organisation, l'aide française laisse à désirer. Alors que, début mai 1940, l'aviation polonaise compte plus de 8 000 hommes en France, dont 1 600 navigants, 150 à peine sont engagés au combat, remportant 56 victoires confirmées pour la perte de 13 d'entre eux. L'armistice du 22 juin provoque un nouvel exode, cette fois vers la Grande-Bretagne.

Enrôlement dans la RAF

Dès l'automne 1939, le général Sikorski a envisagé d'envoyer des aviateurs polonais en Angleterre. Les autorités de la RAF ont accepté, mais limité leur nombre à 300 pilotes et 2 000 autres navigants et techniciens, dont les premiers arrivent à Southampton le 8 décembre. Les contingents successifs sont regroupés à Eastchurch mais, convaincus que la défaite des Polonais est due à un manque d'organisation et de compétence, les Britanniques ne réalisent pas l'importance de leur expérience au combat. Au lieu de les faire voler, ils leur donnent des cours d'anglais et de règlements militaires et même Dowding ne semble guère s'intéresser à eux. Lorsqu'il visite Eastchurch et que Witold Urbanowicz lui demande quand ils commenceront à voler, il rétorque que l'entraînement débutera en temps voulu.

En mars 1940, des équipages de bombardiers entament leur formation à la No 18 OTU, d'abord à Hucknall, puis à Bramcote. Il n'est pas encore question de former des unités de chasse, mais la tournure désastreuse de la campagne de France changera cela. Fin juin, des milliers de navigants et de membres du personnel au sol fuient le territoire français et, fin juillet, 8 384 membres de l'aviation polonaise sont en Grande-Bretagne. Malgré l'urgence, les Britanniques se méfient de ces Polonais, dont la culture militaire varie fortement de la leur. Une note affichée à Hucknall sur ordre du *Station Commander* illustre cet état d'esprit : « Vous êtes ici pour apprendre à combattre les Allemands selon nos méthodes et non pour faire n'importe quoi ou vous disputer entre vous. Notre personnel, nos équipements et notre temps sont consacrés à votre entraînement. Si vous ne montrez pas le respect voulu pour cela, nous cesserons de nous intéresser à votre entraînement. Si vous n'êtes pas capables de vous prendre en mains de manière disciplinée, nous ne pouvons rien faire de vous » **[9]**.

Le 10 juillet, le No 302 *(Polish) Squadron* « Poznański » et le No 303 *(Polish) Squadron* « Kościuszko » voient le jour. Ce sont des unités de chasse et, pour les encadrer, leurs commandants et leurs *Flight Leaders* sont cornaqués par des officiers britanniques, qui assument le véritable commandement. La position de ces derniers est délicate : les Polonais ont tendance à les considérer comme de simples instructeurs et leur tâche

▲ Witold Urbanowicz devant l'un des Hawker Hurricane du No 303 *(Polish) Squadron* « Kościuszko ». C'est toutefois dans les rangs des No 145 et 601 *Squadrons* qu'il livre ses premiers combats de la bataille d'Angleterre, avant de rejoindre le No 303 le 21 août 1940. (ww2images)

▲▲ Un Hurricane du No 303 *(Polish) Squadron* se prépare à décoller. Remarquons sous le cockpit, l'insigne circulaire hérité de la 111 *Eskadra Myśliwska* « Kościuszko » de l'aviation polonaise de septembre 1939 et dont le *Squadron* reprend les traditions. (Polish Embassy UK)

peu enviable consiste à traiter des pilotes expérimentés en novices. À titre d'illustration, à la formation du No 302 *Squadron*, ses pilotes totalisent déjà 31 victoires confirmées en Pologne et 12 en France. Selon un officier britannique : « c'étaient des pilotes de premier ordre, plus expérimentés que nous » **[10]**. En vol, les Polonais ont toutefois la mauvaise habitude de baragouiner dans leur langue maternelle à la radio, exaspérant leurs instructeurs.

Une cinquantaine d'autres pilotes ont déjà été ventilés dans des *Squadrons* britanniques, où leur arrivée provoque des sentiments mitigés. Lorsque Czesław Tarkowski rejoint le No 85 *Squadron* avec un de ses compatriotes, son commandant Peter Townsend fait de son mieux pour les mettre à l'aise, mais il ne peut dissimuler une certaine méfiance. Tarkowski déclarera plus tard : « Nos supérieurs et collègues anglais nous traitaient avec un respect marqué, mais en même temps, ils nous observaient avec une froide curiosité » **[11]**.

Il n'y a plus de temps à perdre, et l'entraînement est mené au pas de charge. Jan Zumbach se souvient : « Ici, tout marchait dans l'autre sens. En Pologne et en France, lorsque vous vouliez ouvrir les gaz, vous tiriez la manette ; ici, vous la poussiez » **[12]**. Même la poignée d'ouverture du parachute se trouve d'un autre côté. « Nous devions inverser tous nos réflexes ». Les Polonais doivent aussi apprendre à exprimer l'altitude et les distances en pieds et en miles, au lieu de mètres et de kilomètres. Selon le F/L Neil Wheeler, instructeur à Bramcote, « les entraîner sur des avions britanniques n'était pas une tâche facile » **[13]**.

Des incidents surviennent : affecté avec deux compatriotes au No 32 *Squadron*, Karol Pniak critique la technique du *Weaver* qui, selon lui, livre un pilote et son avion en pâture aux Messerschmitt. Plus d'une fois, le *Squadron* se pose sans avoir observé le moindre avion ennemi, mais moins son *Weaver*. Lorsqu'à sa première sortie, Pniak, qui vole avec le dernier *Vic*, se laisse distancer pour couvrir le *Weaver*, il se fait réprimander par son *Squadron Leader*. Amèrement, il commentera « J'avais derrière moi dix ans d'expérience du pilotage, un niveau plutôt élevé d'entraînement et trente sorties de guerre durant la campagne de septembre 1939.

◥ Un mécanicien polonais sur le capot moteur d'un Hurricane. Arrivé avec un personnel technique important, le contingent de l'aviation polonaise ne rencontre aucune difficulté à former plusieurs *Squadrons* nationaux dès avant le début de la bataille d'Angleterre. (NAC)

▶ Rafraîchissement du code tactique du Hurricane RFoE (P3700) du « Kościuszko ». (Polish Embassy UK)

[8] Général d'armée. Durant la Seconde Guerre mondiale, l'armée polonaise n'a pas de grade équivalent à celui de général de corps d'armée et on y passe directement du grade de général de division à celui de général d'armée.

[9] ZAMOYSKI, Adam, The Forgotten Few, the Polish Air Force in World War II, Barnsley (UK), Pen & Sword Books Ltd, 2010, p.64

[10] Ibid., p. 77

[11] Ibid., p. 70

[12] Ibid., p. 63

[13] Ibid., p. 63

◀ Belle photo des pilotes du No 303 *(Polish) Fighter Squadron*, le mythique « Kościuszko ». Parmi ces hommes, surnommés les « Glamour boys of England » par la presse britannique, on reconnaîtra Miroslaw Feric (à gauche), Jan Zumbach (avec les lunettes), ou encore Witold Lokuciewski (4e en partant de la droite, au premier plan). Le *Squadron* est alors basé à Leconfield, où il vient d'être mis au repos, à la mi-octobre 1940. (IWM)

[14] Ibid., p. 72

[15] CYNK, Jerzy B., The Polish Air Force at War – The Official History – 1939-1943, Atglen (PA), Schiffer Military History, 1998, pp. 174-175.

[16] OLSON, Lynne & CLOUD, Stanley, For your Freedom and Ours – The *Kościuszko Squadron : Forgotten Heroes of World War II*, London, Heinemann, 2003, p. 145

[17] Les deux autres sont le Néo-Zélandais Brian Carbury, qui abat trois Bf 109 et deux He 111 dans la journée du 31 août et le Britannique Archie McKellar, qui abat 5 Bf 109 le 3 octobre.

[18] DEVITT, Peter, Poles and Czekoslovaks in the Battle of Britain, London, RAF Museum, 2020. https://www.rafmuseum.org.uk/blog/poles-and-czechoslovaks-in-the-battle-of-britain/

Voilà pourquoi je ne pouvais accepter d'aucune manière le point de vue du commandant et je me débattais avec mon anglais limité pour expliquer que leur manière de voler était sans objet et dangereuse » **[14]**. Inutile de dire que les propos de Pniak sont mal accueillis.

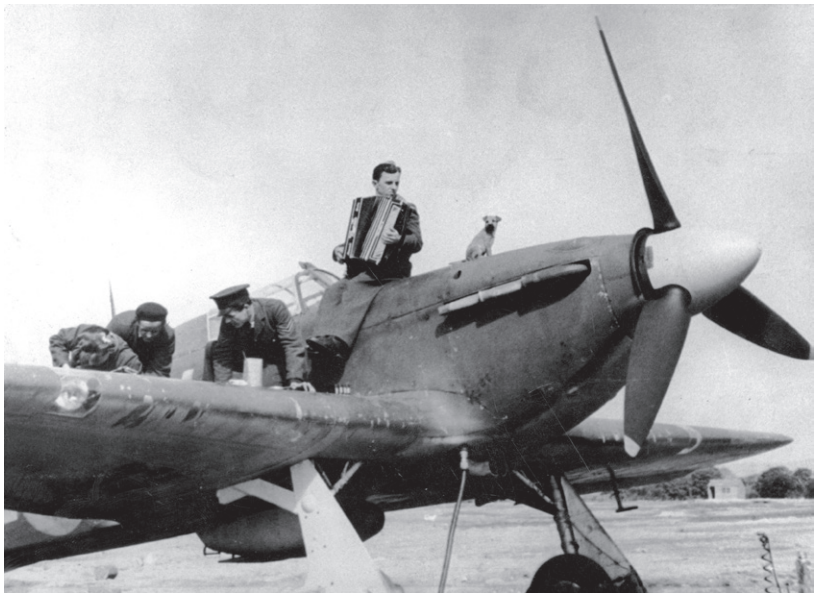
Au combat

Malgré ces accrochages, le 5 août 1940, le général Sikorski obtient une révision du statut des aviateurs polonais : ils quittent la RAFVR et ne relèvent plus que de la seule force aérienne polonaise, dont la souveraineté est reconnue. Les Britanniques gardent toutefois le contrôle des opérations.

Dans les *Squadrons*, les premiers combats font rapidement fondre la méfiance de part et d'autre. Les pilotes polonais ventilés dans des unités britanniques sont les premiers à démontrer leur savoir-faire. Piotr Ostaszewski-Ostoja et Tadeusz Nowierski sont affectés au No 609 *Squadron*. Lorsque, durant son premier combat, Nowierski abat deux avions ennemis, leurs camarades britanniques décrètent aussitôt qu'ils sont « de sacrés gars. » Le 14 août, le No 302 *(Polish) Squadron* est déclaré opérationnel au sein du No 12 *Group*. Le No 303 poursuit son entraînement mais, le 30 août, alors qu'il effectue un exercice sous la conduite du S/L Ronald Kellett, le P/O Ludwik Paszkiewicz repère un groupe de Do 17. Alors que Kellett emmène le *Squadron* à l'écart, Paszkiewicz attaque seul sans autorisation et abat un Dornier.

Rentrant en retard, il est réprimandé par Kellett devant les autres pilotes, pour avoir quitté la formation. Abandonnant sa mine renfrognée, le *Squadron Leader* félicite ensuite Paszkiewicz pour sa victoire et annonce que, sur sa recommandation, le No 303 est déclaré opérationnel au sein du No 11 *Group*. Dans son rapport, Paszkiewicz écrit : « Après avoir grimpé à 10 000 pieds, nous avons volé vers le nord. Au bout d'un certain temps, nous avons remarqué devant nous plusieurs avions effectuant diverses manœuvres. Le centre de cette agitation semblait se situer 1 000 pieds en-dessous de nous, sur tribord. Je l'ai signalé par radio au commandant, le S/L Kellett, et, comme il ne semblait pas répondre, j'ai ouvert les gaz et je me suis dirigé sur l'ennemi. J'ai vu le reste de mon *Flight* à quelque 300 yards derrière moi ; en-dessous de moi, les faubourgs d'une ville brûlaient et un Hurricane piquait en trainant derrière lui un panache de fumée. Puis, à ma propre altitude, j'ai remarqué un bombardier avec une double dérive – probablement un Dornier – tournant dans ma direction. Lorsqu'il m'a repéré, il a piqué brusquement. Je suis passé sur le dos et j'ai plongé derrière lui. Au moment de me retourner, j'ai aperçu les croix noires sur ses ailes. Ensuite, j'ai visé le fuselage et j'ai ouvert le feu à quelque 200 yards. Puis, j'ai déplacé mon tir sur son moteur bâbord, que j'ai incendié. Je me suis encore approché pour une nouvelle attaque par en-dessous et j'ai vu un autre Hurricane qui attaquait, ainsi qu'un Allemand qui sautait en parachute. Le Dornier a fait un virage serré et je lui ai envoyé une autre rafale. Il a piqué, percuté le sol sans redresser et a éclaté en une boule de flammes » **[15]**.

Hawker Hurricane Mk. I
No 306 *(Polish) Squadron*
Church Fenton, Angleterre, novembre 1940



▲ Des armuriers polonais procèdent au réapprovisionnement des mitrailleuses d'un Hurricane IIa, tandis qu'un de leurs camarades, probablement un pilote, se détend en jouant de l'accordéon. (NAC)

▶ Antoni « Tony » Glowacki en 1943. Durant la bataille d'Angleterre, il combat dans les rangs du No 501 *Squadron*. Il passera ensuite successivement aux No 303 et 308 *(Polish) Squadrons*, avant de commander le No 309 *(Polish) Squadron* durant les derniers mois de la guerre. (IWM)

Six appareils effectuent la première sortie opérationnelle du No 303 et s'en prennent à une formation de Bf 109. Les Polonais remportent quatre victoires confirmées et deux probables sans déplorer de perte. Dès qu'on leur donne des avions convenables, ils font merveille. Une fois la glace brisée, les Polonais s'intègrent parfaitement dans les *Squadrons* britanniques. Les Allemands ayant annoncé que les pilotes polonais capturés seront exécutés, la RAF leur fournit des identités anglophones, mais ces noms n'ont guère cours entre les pilotes, les Britanniques préférant leur donner des surnoms anglicisés : Tadeusz devient Teddy, Jacek se change en Jacky, Włodzimierz est rebaptisé Jimmy et Zbigniew Wysiekierski se fait simplement appeler Whisky.
Pour les Polonais, la meilleure manière d'abattre un avion ennemi, c'est d'ouvrir le feu à très courte portée, ce qui surprend parfois leurs collègues britanniques : « Après avoir tiré une brève rafale à 150 ou 200 yards, juste pour énerver l'ennemi, les Polonais s'approchaient pratiquement à bout portant. C'est là qu'ils faisaient le vrai travail. Lorsqu'ils fonçaient sur les bombardiers et les chasseurs ennemis, ils s'approchaient de si près que vous pensiez qu'ils allaient les percuter » **[16]**. Le 24 août, affecté au No 501 *Squadron*, le P/O Antoni Głowacki abat trois Bf 109 et deux Ju 88. Il est un des trois seuls « Few » à atteindre le statut d'as en une seule journée **[17]**.

Bilan

Lorsqu'à la formation de nouveaux *Squadrons* nationaux, la plupart des Polonais quitteront leurs unités britanniques, beaucoup le feront à contrecœur et c'est avec la même tristesse que leurs camarades britanniques les verront partir. De même, leurs officiers polonais ayant démontré qu'ils sont capables de mener eux-mêmes les No 302 et 303 *Squadrons*, leurs mentors les quittent à regret. Appelé à commander le No 92 *Squadron*, le F/L John Kent, un Canadien qui a volé avec le No 303, écrira : « Le plus beau *Squadron* dans le monde entier, et avec mes profonds remerciements pour m'avoir gardé en vie et m'avoir appris à combattre » **[18]**.

▲ Les deux photos : Visite du roi d'Angleterre George VI aux pilotes du No 303 *Squadron* le 26 septembre 1940 à Northolt. Aux côtés des hautes autorités de la RAF, le *Squadron Leader* Urbanowicz fera grande impression au souverain britannique. (Archives Aérojournal/Coll. W. Sankowski)

La cote des Polonais ne croît pas seulement au sein de la RAF, mais aussi parmi la population civile et les témoignages d'amitié ne manquent pas : un jour, le No 303 rentre sans le F/L Antoni Wczelik. Le lendemain, l'épave de son avion est retrouvée près de celle d'un Messerschmitt, qu'il a visiblement abattu. Le pilote allemand est fait prisonnier, mais il n'y a aucune trace du Polonais. Deux jours plus tard, il est officiellement déclaré disparu et ses effets personnels sont emballés pour faire de la place à un nouveau pilote au mess de Northolt. Le même soir, il reparaît, d'excellente humeur. Après avoir sauté en parachute, il a atterri sur un terrain de golf, au milieu d'une partie disputée par quelques vieux gentlemen, qui l'ont emmené dans les locaux de leur club pour lui rincer la dalle. Au soir, il était si saoul qu'une dame, dont le mari sert outremer, l'a ramené chez elle et a refusé de le laisser repartir pendant deux jours. Leur manière de s'approcher très près de leurs victimes avant d'ouvrir le feu vaut aux Polonais une réputation de témérité excessive, mais il y a peu de données concrètes pour étayer cette affirmation. Le taux de pertes est moins élevé au No 303 que dans la plupart des autres *Squadrons* du *Fighter Command*, alors qu'il est l'unité qui a remporté le plus grand nombre de victoires durant la bataille d'Angleterre : 110 confirmées, 9 probables et 6 endommagés en ne comptant que les avions abattus par ses seuls pilotes polonais **[19]**. Au No 302, ils s'élèvent à 16 confirmées, 10 probables et 1 endommagé **[20]**. Quant aux pilotes polonais répartis dans des *Squadrons* britanniques, leur score s'élève à 77,5 confirmées, 16 probables et 29 endommagés. En tout, 29 pilotes polonais ont été tués au cours de la bataille d'Angleterre **[21]**. Parmi les blessés figure le S/L Zdzisław Krasnodębski, commandant polonais du No 303, gravement brûlé lorsqu'il est abattu, le 6 septembre 1940.

Habituellement avare en paroles, Dowding écrira plus tard : « si ce n'avait été pour la magnifique contribution des Polonais et de leur bravoure inégalée, j'hésiterais à dire que l'issue de la bataille eût été la même » **[22]**.

LES TCHÉCOSLOVAQUES

Les aviateurs tchécoslovaques n'ont pas eu l'occasion de combattre au moment de l'occupation de leur pays. Certains ont toutefois acquis l'expérience du feu en Pologne et en France, avant de devoir fuir une fois de plus.

Le parcours des pilotes tchécoslovaques est assez proche de celui de leurs camarades polonais, si ce n'est qu'il débute quelques mois plus tôt et que, comme l'écrit Peter Devitt, leur présence en Angleterre suscite peut-être un sentiment d'embarras

▲ Le *Squadron Leader* Krasnodębski devant un chasseur du No 303 *(Polish) Fighter Squadron*. (DR)

◤ Une autre vue de la visite de George VI au No 303 *(Polish) Squadron*, le 26 septembre 1940. (Archives Aérojournal/Coll. W. Sankowski)

◀ Des pilotes du No 310 *(Czech) Squadron* à Duxford, en septembre 1940. Fürst est le 2e debout en partant de la droite. Assis, 3e en partant de la gauche, le *Flight Lieutenant* Gordon L. Sinclair et, 5e, le *Flight Lieutenant* Jerrard Jeffries, qui commandera l'unité, en janvier 1941, après avoir changé son nom en Latimer. (IWM)

[19] 126 confirmées, 13 probables et 9 endommagés en comptant aussi les victoires des membres britanniques du No 303.

[20] 21 confirmées, 15 probables et 2 endommagés en comptant aussi les victoires des membres britanniques du No 302.

[21] Tous chiffres repris de l'ouvrage de Jerzy Cynk.

[22] ZAMOYSKI, op.cit., p. 97

à Whitehall, pour avoir abandonné leur pays, au moment des accords de Munich en septembre 1938 [23]. Après l'occupation de la Tchécoslovaquie, en mars 1939, bon nombre d'aviateurs tchèques ainsi qu'une poignée de Slovaques choisissent l'exil. La plupart de ceux qui partent franchissent la frontière polonaise pour gagner Gdynia et embarquer à destination de la France, dans les dernières semaines précédant le début de la Seconde Guerre mondiale. Parmi eux, treize Tchèques et huit Slovaques restent en Pologne et combattent dans les rangs de son aviation en septembre. D'autres empruntent un itinéraire plus difficile, via les Balkans et la Turquie, pour arriver au Levant et à Beyrouth, où ils embarquent à destination de Marseille. Comme les Polonais, durant la « Drôle de guerre », la plupart proposent leurs services à l'armée de l'Air française. Ils combattent dans celle-ci en mai-juin 1940, dans des conditions plus satisfaisantes que celles vécues par les Polonais et remportent une centaine de victoires. Après l'armistice du 22 juin, ils se joignent à l'exode général vers l'Angleterre.

▶ Karel Janoušek en tenue d'*Air Vice-Marshal*. Il est le chef de l'inspectorat des forces aériennes tchécoslovaques en Grande-Bretagne. (DR)

▼ Des armuriers préparent des bandes de cartouches de calibre .303 pour les mitrailleuses du Hurricane Mk. I codé DU-J (RAF *Serial* L1926) du No 312 *(Czechoslovak) Squadron*. Le 8 octobre 1940, piloté par Alois Vašátko, cet avion contribuera à la destruction d'un Ju 88. (IWM)

Enrôlement dans la RAF

À la mi-août, il y a près de 900 aviateurs tchécoslovaques en Grande-Bretagne, mais il y a pénurie de personnel au sol, ce qui contraindra les Britanniques à fournir l'essentiel de celui-ci au moment de former des *Squadrons* tchécoslovaques et limitera leur nombre [24]. Comme les Polonais, les Tchèques [25] sont d'abord accueillis avec méfiance. Pour certaines autorités britanniques, les Slaves sont proches des Russes, donc susceptibles d'être communistes [26]. D'autres ont un nom à consonance allemande et, malgré un contrôle strict par les services de contre-espionnage, n'y a-t-il aucun agent allemand caché parmi eux ? [27] Le gouvernement en exil formé par Edvard Beneš rencontre d'ailleurs des difficultés à se faire reconnaître, jusqu'à ce que Winston Churchill clarifie la situation, peu après la chute de la France. Le général de division Jan Sergěj Ingr devient ministre de la Défense, tandis que le général de brigade Karel Janoušek prend la tête de l'inspectorat des forces aériennes tchécoslovaques, instauré le 12 juillet 1940 et placé sous le contrôle de l'*Air Ministry* britannique. Tout le personnel relevant de l'inspectorat est intégré à la RAFVR et, contrairement aux Polonais, gardera ce statut jusqu'à la fin de la guerre.

Les pilotes sont rassemblés au dépôt de Cosford, où un tri est effectué. Ceux jugés aptes à l'aviation de chasse sont envoyés aux No 5 et No 6 OTU pour être convertis sur Hurricane. Plusieurs dizaines de pilotes tchécoslovaques sont ensuite répartis dans des *Squadrons* britanniques du *Fighter Command*. Le No 310 *(Czechoslovak) Squadron* est mis sur pied le 10 juillet, sous les ordres du S/L Alexander Hess, chaperonné par le S/L Douglas M. Blackwood, assisté par deux *Flight Lieutenants* britanniques. L'arrivée d'Afrique du Nord d'un groupe de pilotes supplémentaires, qui ont servi dans l'armée de l'Air, permet la formation du No 312 *(Czechoslovak) Squadron* [28] le 5 septembre, sous les ordres des S/L Ján Ambruš et Frank H. Tyson. Les deux unités sont affectées au No 12 Group et basées à Duxford, mais le 26 septembre, le No 312 déménagera vers Speke, près de Liverpool. Le No 310 est déclaré opérationnel le 17 août, mais doit attendre le 26 pour effectuer sa première mission de guerre. Le No 312 est opérationnel le 2 octobre, mais à ce moment, les raids de jour de la Luftwaffe se font plus rares, particulièrement dans le secteur de Speke.

[23] DEVITT, op.cit.

[24] Seuls quatre *Squadrons* tchécoslovaques seront formés durant la guerre : trois de chasse et un de bombardement, reconverti plus tard en unité de patrouille maritime.

[25] Sur les 88 aviateurs tchécoslovaques repris sur le *Battle of Britain London Monument*, seuls deux sont slovaques, tous les autres sont tchèques. Pour une facilité d'écriture et de lecture, nous les désignerons sous l'appellation de Tchèques dans le restant du présent chapitre.

[26] Gardons à l'esprit qu'au moment de la bataille d'Angleterre, Staline et Hitler sont toujours liés par le pacte de non-agression signé par von Ribbentrop et Molotov, le 23 août 1939.

[27] Ce sera effectivement le cas avec Augustin Přeučil qui ne fera pas partie des « Few » mais occupera néanmoins diverses fonctions à la RAF. Le 18 septembre 1941, alors qu'il est pilote instructeur à la No 55 *OTU*, à Usworth, dans le nord-est de l'Angleterre, il s'empare d'un Hurricane IIa avec lequel il gagne la Belgique, où il se remet à la disposition de la *Gestapo*, qui l'avait recruté en 1939.

[28] Formé le 29 juillet 1940, le No 311 *(Czechoslovak) Squadron* est une unité de bombardement équipée de Wellington I.

La plupart des pilotes tchèques sont enchantés par ce qu'ils trouvent sur les bases du *Fighter Command*. Pilote de Curtiss H-75 au groupe de chasse GC I/5 durant la campagne de France, le P/O Tomas Vibyral écrit dans son journal personnel : « 8 août 1940, arrivé en Angleterre. C'est le seul […] pays vraiment décidé à se battre. Je ne puis faire de comparaison avec ce que nous avons vécu en France. La RAF est la meilleure force aérienne jamais organisée » **[29]**. Le P/O Stanislav Fejfar, qui a combattu aux commandes de Morane MS.406 au GC I/6 en France, partage cet avis : « Nous sommes arrivés à la base de Cosford, les bâtiments et l'organisation sont parfaits […]. Je suis impressionné par la […] RAF, ces gens savent ce qu'ils font » **[30]**. Une fois la méfiance de leurs collègues britanniques surmontée, les Tchèques font bonne impression, comme en atteste le F/L Gordon Sinclair, l'un des deux *Flight Leaders* affectés au No 310 *Squadron* : « Les Tchèques étaient totalement disciplinés. Ils faisaient ce que l'on attendait d'eux, mais pas nécessairement ce qu'on leur disait de faire, parce qu'ils savaient […] instinctivement ce qu'ils étaient supposés faire » **[31]**. Pour montrer qu'eux aussi ont adopté « leurs » pilotes tchèques, beaucoup de techniciens britanniques affectés au No 310 porteront des boutons des forces aériennes tchécoslovaques sur leurs tuniques.

Avec le *Big Wing*

Le 1er septembre, le No 310 *(Czechoslovak) Squadron* est intégré au *Duxford Wing*, qui comprend aussi les No 19 et 242 *Squadrons* sous la conduite de Douglas Bader. Le 7, les Tchèques participent à l'interception d'une imposante formation ennemie dirigée contre Londres et remportent 11 victoires. Le Hurricane du *Sgt.* Josef Koukal est incendié et, bien que le sous-officier réussisse à sauter en parachute, il souffre de sérieuses brûlures. Les deux *Squadrons* britanniques ayant eux aussi obtenu de bons résultats, le *Wing* est renforcé des No 302 *(Polish)* et No 611 *Squadrons*.

Le 15 septembre à 14h15, les Tchèques décollent pour leur deuxième mission de la journée et s'intègrent dans le dispositif du *Big Wing*, afin d'intercepter une formation ennemie se dirigeant sur Londres. Arrivant par le nord à 24 000 pieds, les aviateurs alliés repèrent plusieurs groupes de 20 à 30 appareils allemands, essentiellement des Dornier des KG 2 et KG 3 et des Heinkel des KG 26 et KG 53, escortés par plus de 400 Bf 109. Le raid est visiblement dirigé contre les Becton Gas Works, dans la partie orientale de la capitale. Le *Big Wing* comprenant trois *Squadrons* de Hurricane et deux de Spitfire, Bader ordonne aux premiers de se concentrer sur les bombardiers, pendant que les seconds s'en prendront aux chasseurs.

Au No 310, le *A Flight* est conduit par le S/L Hess, tandis que le F/L Jerrard Jefferies emmène le *B Flight.* Les Messerschmitt de l'escorte arrivent sur bâbord du *A Flight* et une bagarre générale débute aussitôt. Touché par les obus d'un Bf 109, Hess doit abandonner son avion et bien qu'il saute d'une hauteur ne dépassant pas 500 pieds, il se pose sain et sauf à Billericay, au nord-est de Londres. Également abattu, le *Sgt.* Josef Hubáček tombe à Chatham, légèrement blessé.

Volant comme *Blue 3*, le *Sgt.* Josef Řechka attaque un Heinkel en compagnie de deux autres Hurricane et le voit s'écraser sur Foulness Island. En position *Red 2*, le P/O Stanislav Fejfar abat un Do 17, qui effectue un atterrissage d'urgence sur l'île de Grain.

Le *Sgt.* Josef Vopálecký, qui est *Blue 2*, attaque un bombardier en compagnie de deux autres Hurricane, mais le gibier s'échappe dans les nuages. Leader de la *Yellow Section*, le P/O Svatopluk Janouch attaque un chasseur ennemi par l'arrière et le haut, sans résultat. Le *Sgt.* Jan Kaucký, *Green 3*, s'en prend à un Dornier avec l'aide de deux Spitfire. Hors de contrôle, l'avion allemand file vers le sol. En position *Red 3* le *Sgt.* Bohumir Fürst poursuit un groupe de bombardiers ennemis. Un traînard s'en détachant, il l'attaque. Dans son

◤ Le *Sergeant* Josef Koukal, du No 310 *(Czechoslovak) Squadron*, est grièvement brûlé quelques minutes après avoir remporté sa deuxième victoire, le 7 septembre 1940. Après deux ans d'hospitalisation, il retournera au combat avec le No 312 *(Czechoslovak) Squadron*. (DR)

◀ Le *Sergeant* Bohumír Fürst, accueilli par la mascotte du No 310 *(Czechoslovak) Squadron*, à son retour d'une sortie à Duxford, le 7 septembre 1940. (IWM)

[29] DEVITT, op.cit.

[30] DEVITT, op.cit.

[31] DEVITT, op.cit.

[32] HRADEC, Jindrichuv, Czech the Czech Connection, https://fcafa.com/2020/06/13/czech-the-czech-connection/

[33] Les documents concernant le séjour de František en France ont été détruits, mais une rumeur circule selon laquelle il aurait remporté neuf victoires et aurait détruit deux avions ennemis au sol.

▲ Bien qu'il arbore le *Title* de nationalité polonais, le *Sergeant* Josef František est tchèque, mais il combat au sein du No 303 *(Polish) Squadron*. Il est titulaire de 17 victoires confirmées, le score le plus élevé de la bataille d'Angleterre, lorsqu'il trouve la mort le 8 octobre 1940. (IWM)

◤ Deux He 111 sous le feu d'un chasseur de la RAF. La contribution des aviateurs étrangers est déterminante à la victoire britannique durant la bataille d'Angleterre. (DR)

▼ Le *Sergeant* Jaromir Strihavka sert avec le No 85 *Squadron* durant la bataille d'Angleterre, avant de passer au No 310 *(Czechoslovak) Squadron*, le 23 octobre 1940. (DR)

rapport, il écrira : « Nous avons été attaqués par des Me 109 à l'ouest de Londres. Notre section a été dispersée et, ne parvenant pas à retrouver mes équipiers, j'ai poursuivi une formation de Do 215 et de He 111. J'ai attaqué un He 111 à une certaine distance de la formation. Le mitrailleur de cet avion a ouvert le feu sur moi. Après que je lui aie envoyé ma première rafale, il a cessé de tirer, probablement touché. J'ai effectué une autre attaque depuis l'arrière, à quelque 50 yards et j'ai vu des débris se détacher de l'avion. De la fumée s'échappait du moteur tribord et le He 111 a plongé, hors de contrôle, vers le sol. Avant qu'il ne disparaisse, il a été attaqué par deux Spitfire. De l'huile et du glycol s'échappaient de mon moteur ; la température du glycol est montée à 150 degrés et celle de l'huile à 100 degrés. J'ai plané à la poursuite du He 111 sous les nuages et je l'ai vu s'écraser sur un quartier de Londres, près de la Tamise, provoquant aussitôt un grand incendie. J'ai atterri sur l'aérodrome de Stapleford et, après avoir fait réparer mon moteur, j'ai regagné Duxford » **[32]**. Le pilote allemand semble avoir tenté de poser son Heinkel sur un terrain isolé de l'arsenal de Woolwich, mais l'une des ailes heurte un obstacle et l'avion s'écrase dans un fossé rempli d'eau, tuant quatre de ses cinq membres d'équipage.

Durant les semaines suivantes, le No 310 *(Czechoslovak) Squadron* effectue encore plusieurs décollages sur alerte, mais il ne livre plus de combat aussi violent que ceux du 15 septembre. Le 31 octobre, l'unité totalise 938 sorties de combat, représentant 971 heures de vol. Ses pilotes ont remporté 40 victoires confirmées, 11 probables et endommagé six autres avions, pour la perte de 15 Hurricane, dix endommagés ainsi que trois pilotes tués et sept blessés. À Speke, la mission principale du No 312 *(Czechoslovak) Squadron* est de couvrir le port de Liverpool. Le secteur étant plus calme, entre le 2 et le 31 octobre, il n'effectue que 85 sorties au cours desquelles ses pilotes remportent quatre victoires confirmées et endommagent cinq autres avions ennemis.

Dans les autres *Squadrons*

Parmi les Tchèques servant dans d'autres *Squadrons* du *Fighter Command*, le *Sgt.* Josef František est certainement le plus connu. Il fait partie de la vingtaine d'aviateurs tchécoslovaques qui combattent dans les rangs de l'aviation polonaise en septembre 1939, puis il se réfugie en Roumanie, d'où il gagne le Levant. Arrivé en France, il préfère rejoindre les Polonais plutôt que de rester avec ses compatriotes et, après s'être qualifié sur plusieurs types d'avions français, il combat dans les rangs de l'armée de l'Air et se voit attribuer la Croix de Guerre **[33]**.

Après l'armistice du 22 juin, il gagne l'Angleterre, où il choisit à nouveau de rester avec les Polonais et, le 2 août, il rejoint le No 303 *(Polish) Squadron*. Remarqué pour ses talents de pilote, il multiplie les actes d'indiscipline, tant au sol qu'en vol, si bien que le S/L Kellett finit par décréter qu'il est dangereux pour ses collègues. František refusant un transfert vers un *Squadron* tchécoslovaque, Kellett trouve un compromis : le Tchèque se voit attribuer un Hurricane de réserve, avec lequel il accompagne le No 303 comme « invité ». Il peut quitter la formation quand il le souhaite pour chasser en solitaire. Son score grimpe rapidement, jusqu'à atteindre 17 victoires confirmées et une probable, mais le 8 octobre, il est tué lorsque son Hurricane s'écrase accidentellement, dans des circonstances jamais éclaircies. Son score est le plus élevé parmi celui de tous les pilotes du No 303 durant la bataille d'Angleterre.

▲ Le pilote belge Jean Offenberg prend la pose devant un Sptifire. Il combat au sein du No 145 *Squadron*, équipé de Hurricane, durant la bataille d'Angleterre, puis rejoint plusieurs de ses compatriotes regroupés au No 609, où il reste jusqu'à sa mort dans un accident de vol, le 22 janvier 1942. (DR)

Chez ceux affectés dans des *Squadrons* britanniques, le F/S Karel Kuttelwascher figurera en tête du palmarès des as tchécoslovaques à la fin de la guerre. Durant la bataille d'Angleterre, il combat dans les rangs du No 1 *Squadron*, avec les *Sgt.* Václav Jícha et Josef Dygrýn, qui atteindront eux aussi le statut d'as durant la guerre. Le No 111 *Squadron* accueille d'autres pilotes tchèques réputés, comme les *Sgt.* Otmar Kučera et Miroslav Mansfeld. Entre les mois d'août et octobre 1940, certains passent dans les rangs de plusieurs unités, comme le *Sgt.* Václav Cukr, qui sert successivement dans les No 310 *(Czechoslovak)*, 43 et 243 *Squadrons*.
En tout, durant la bataille d'Angleterre, les pilotes tchécoslovaques remportent 56 victoires confirmées, 15 probables et endommagent 10 autres avions, pour la perte de 26 appareils et neuf pilotes tués, ainsi qu'un nombre indéterminé de blessés. Comme les Polonais, leur score individuel moyen dépasse celui de leurs camarades britanniques, ce qui s'explique par une plus grande expérience du combat, acquise pour l'essentiel en France.

LES BELGES

Un important contingent de pilotes et d'élèves-pilotes belges arrive en Grande-Bretagne au début de l'été 1940. Parmi eux, 29 combattent durant la bataille d'Angleterre avec le *Fighter Command* ou le *Coastal Command*.

L'Aéronautique militaire (AéM) belge perd la majorité de ses avions dès le début de l'invasion allemande. La plupart de ses escadrilles sont évacuées en France pour se reconstituer, mais aucun matériel neuf n'est fourni par les Français, qui manquent eux-mêmes d'avions. Après la capitulation de l'armée belge, le 28 mai, le gouvernement belge, réfugié à Bordeaux, pense poursuivre la lutte aux côtés des Français. L'armistice du 22 juin remet tout en question.

Rejoindre la RAF

Lorsque les Britanniques proposent d'envoyer deux destroyers de la *Royal Navy* à Bordeaux en vue d'évacuer le personnel de l'Aéronautique militaire, le lieutenant général Henri Denis, ministre de la Défense, refuse. Alors que le commandement prépare le retour en Belgique – ou le départ en captivité – quelques irréductibles cherchent à passer en Angleterre. Cinq petits groupes totalisant 26 navigants embarquent sur les derniers bateaux quittant la France à destination de l'Angleterre ou de Gibraltar.
De leur côté, le sous-lieutenant Jean Offenberg et le sergent Alexis Jottard se mettent à la disposition des Français pour évacuer des avions depuis Bordeaux-Mérignac. Ils en profitent pour escamoter deux Caudron Simoun, avec lesquels ils gagnent l'Afrique du Nord et l'école de pilotage, évacuée à Oujda, au Maroc. Ils y rejoignent un petit groupe d'instructeurs et d'élèves qui, cachés parmi un contingent d'aviateurs polonais, gagnent Gibraltar. Un détachement plus important prend le même chemin sous la conduite du capitaine Henri Cajot.
Au moment où ces hommes arrivent en Angleterre, bien que Marcel-Henri Jaspar, ministre de la Santé et Albert de Vleeschauwer, ministre des Colonies, se trouvent à Londres, il n'y a pas encore de gouvernement belge en exil **[34]**. C'est l'ambassadeur Émile de Cartier de Marchienne, aidé du lieutenant-colonel Émile Wouters, attaché de l'Air, et du capitaine Leo De Soomer, qui négocie l'engagement des aviateurs belges dans la RAF. Chaque candidat retenu sera incorporé à titre individuel dans la RAFVR. Deux politiques d'engagement distinctes seront suivies selon les cas.

- Les anciens membres de l'AéM ayant une expérience en escadrille et dont le niveau de connaissance de la langue anglaise sera jugé suffisant suivront un stage en OTU, pour s'y convertir sur Hurricane ou sur Blenheim. À la fin de celui-ci, ils feront mutation vers une unité opérationnelle.
- Les autres, essentiellement les élèves de l'école de pilotage, reprendront leur formation en commençant par l'*Elementary Flying Training School*, c'est-à-dire quasiment depuis le début. Cela fera grincer des dents ceux qui ont déjà atteint un niveau plus avancé avant le 10 mai 1940, et vaudra quelques critiques au colonel Wouters, mais cette décision sauve probablement la vie que quelques-uns, trop pressés de se battre.

Seize pilotes sont affectés au *Fighter Command.* En moins de quatre semaines, ils sont jugés fins prêts par leurs instructeurs en OTU et s'apprêtent à rejoindre des *Squadrons* opérationnels. Malheureusement, le 1er août

[34] Ce n'est qu'après avoir longuement tergiversé en France qu'Hubert Pierlot, Premier ministre, Paul-Henri Spaak, ministre des Affaires étrangères et Camille Gutt, ministre des Finances, décideront de gagner Londres, où ils formeront un nouveau gouvernement belge, le 23 octobre 1940.

▶ Rodolphe de Hemricourt de Grunne est déjà titulaire de dix victoires remportées dans les rangs de l'aviation nationaliste durant la guerre d'Espagne. Également transféré au No 609 après la bataille d'Angleterre, il disparaîtra dans la Manche en mai 1941. (IWM)

1940, veille de la fin de son stage, le *Sergeant* Léon Defosse est tué dans un accident. Cela ne retarde en rien la mutation des autres, répartis entre les No 32, 43, 46, 87, 145, 213 et 229 *Squadrons*, où ils arrivent durant la première semaine d'août 1940. La première phase de la bataille d'Angleterre est alors pratiquement terminée, mais il reste assez à faire pour leur permettre de se distinguer. Plusieurs ont déjà l'expérience du combat : Jean Offenberg a abattu un Do 17 le 10 mai et en a endommagé un autre à bord d'un Fiat CR.42, mais c'est le P/O Rodolphe de Hemricourt de Grunne qui sort véritablement du lot. Il a combattu en Espagne, dans le camp des nationalistes et a remporté dix victoires aux commandes d'un Fiat CR.32.

Dix autres pilotes sont affectés au *Coastal Command* et répartis à part égales aux No 235 et 236 *Squadrons*. Retenus pour une formation de pilote, un navigateur et trois mitrailleurs ont accepté de retarder le début de celle-ci pour servir dans leurs anciennes fonctions et sont également affectés au 235. Intégré au No 16 *Group*, celui-ci opère au-dessus de la Manche et de la partie Sud de la mer du Nord. Par la nature de ses missions, on peut considérer qu'il participe directement à la bataille d'Angleterre. En revanche, le No 236 *Squadron* appartient au No 15 *Group* et sa mission consiste à couvrir la navigation maritime en mer d'Irlande et dans l'Atlantique. Concrètement, l'unité participe plus à la bataille de l'Atlantique qu'à la bataille d'Angleterre, mais les sources belges disponibles, ainsi que le BoBLM, mentionnent les cinq pilotes affectés au No 236 comme ayant participé à celle-ci.

Au combat

Affecté au No 213 *Squadron*, le P/O Jacques Philippart remporte la première victoire belge confirmée le 11 août 1940, mais le P/O Maurice Buchin, lui aussi affecté au No 213, disparait au-dessus de la Manche le 15. Au No 32 *Squadron*, Rodolphe de Grunne a retrouvé sa dextérité de la guerre d'Espagne : il remporte trois victoires confirmées les 16, 17 et 18 août mais, peu après qu'il ait abattu son troisième avion allemand, son Hurricane est incendié. Gravement brûlé, il est hospitalisé et ne volera plus avant la fin de la bataille d'Angleterre.

Les P/O Baudouin de Hemptinne, Jean Offenberg et Alexis Jottard sont au No 145 *Squadron*. Jottard appelant régulièrement son ami sous le terme bruxellois de *Pij* ou *Pijke*, les Britanniques ont donné à Offenberg le surnom de « Pyker ». Malheureusement pour les trois Belges, le No 145 est à Dyce, non loin d'Aberdeen, en Écosse. Ils rongent leur frein, mais, le 8 septembre, la chance sourit à Offenberg, qui écrit dans ses carnets : « Le contrôle signale un appareil non identifié au-dessus de la mer à 20 miles au nord-est d'Aberdeen, volant plein sud. Altitude présumée 15 000 pieds. […]

- *Come on « Pyker »*, fait Sykes en se précipitant vers un des trois Hurricane dont les moteurs ont été mis en marche par les mécanos. Un quart de seconde d'hésitation et je me rue vers un zinc. Habitacle fermé, température suffisante. À droite, Sykes a fait enlever les cales et avance… Tous les trois, avec Storrar, nous mettons pleine gomme à travers l'aérodrome et décollons, pas tout à fait dans le vent. Qu'importe, il faut aller vite si l'on veut intercepter. Sykes appelle le contrôle.
- *Blue Section airborne!* Section bleue en l'air.
- *Blue Section, prenez le cap 090. Angels one five.*

[…] Le contrôle nous fait ensuite prendre le cap 110° pendant quelques minutes. J'en profite pour jeter un coup d'œil sur mes instruments… On nous dit de tourner en cercle, car le *bandit* est quelque part dans les environs de notre position. D'après ma montre, nous volons depuis 32 minutes quand, soudain, deux miles à l'avant, plus bas que nous, j'aperçois un bimoteur qui vole sensiblement en direction du sud-est, par-dessus les nuages.

J'appuie sur le bouton de la radio et, règlementairement, j'annonce :

- *Blue 1 de Blue 2. Un bandit à une heure en-dessous.*
- *Je le vois,* répond Sykes.

[…] Sykes, dont ce n'est pas le premier combat, nous fait placer en *Line abreast,* c'est-à-dire de front. Nous virons un rien vers la droite en piquant vers le bombardier, dont je distingue déjà les doubles dérives.

▲ Compagnon d'évasion de Jean Offenberg en juin 1940, Alexis Jottard sert avec celui-ci au No 145 *Squadron* durant la bataille d'Angleterre. Il disparaît dans la Manche le 27 octobre 1940. (DR)

▼ Baudouin de Hemptinne est un autre Belge muté au No 609 *Squadron* après la bataille d'Angleterre, mais il n'y reste pas. Après un passage aux No 131 et 64 *Squadrons*, il sert au No 122 *Squadron* lorsqu'il est mortellement blessé le 5 mai 1942. (DR)

C'est un Dornier 215. Il faut se méfier de ces maraudeurs solitaires, qui sont généralement très fortement armés. Nous approchons rapidement.
- *Section. Tally Ho!*
Un mile nous sépare de l'avion allemand. Sykes plonge pendant que je m'éloigne vers la droite et Storrar fait de même vers la gauche. Notre section éclate en éventail au-dessus de la couche de nuages, qui ne laisse voir la mer qu'ici et là… Comme à l'exercice, Sykes, qui va arriver à bonne distance, annonce froidement :
- *Opening Fire*. J'ouvre le feu.
Une fraction de seconde plus tard, l'appareil ennemi tire. Sykes ouvre le feu aussi pendant une ou deux secondes et dégage vers le bas. En trois quarts arrière, je vais attaquer à mon tour lorsque l'Allemand, voulant s'échapper, vire brutalement vers la gauche et entre dans les traceuses de Storrar. Je crois qu'il n'avait pas aperçu notre numéro 3, qui l'arrose copieusement. Le pilote du Dornier rend la main et disparaît dans les nuages.
L'ayant perdu de vue, nous reprenons la formation en surveillant les environs. Sykes avertit le contrôle. Nous retrouvons notre gibier au bout de deux minutes : il sort d'un nuage sur notre gauche.
- *Blue Section. Échelon à droite !*
Storrar se laisse glisser sous mon Hurricane et se place à ma droite, une centaine de mètres en arrière. La chasse commence et mes deux partenaires se lancent des commentaires à la radio, en phrases brèves et hachées :
- *Dépêche-toi avant qu'il ne disparaisse à nouveau !*
- *C'est bon, j'y vais*.
Et Sykes y va. Il commence à tirer à 400 mètres du Dornier. L'avion ennemi ne riposte plus. Je tire à mon tour au moment où Sykes, ayant dégagé, me laisse le champ libre. Je termine dans la queue du Dornier et je ne lâche le bouton de tir que lorsque je suis à moins de 40 mètres de ses dérives. Storrar arrive trop tard. L'Allemand, qui pique légèrement, est rentré dans l'ouate protectrice d'un autre nuage. Pendant dix minutes, nous le cherchons, mais en vain. De guerre lasse, nous rentrons à Dyce, en formation encadrée, sans savoir si l'avion ennemi a été abattu ou s'il est parvenu à rejoindre sa base » **[35]**. Le Dornier est attribué comme endommagé à Offenberg, et quelques jours plus tard, le No 145 *Squadron* déménage vers Tangmere, au No 11 *Group*.

Victoires et pertes

Les P/O Daniel le Roy du Vivier et Albert Van den Hove d'Ertsenrijck sont affectés au No 43 *Squadron*. Le 16 août, chacun remporte une victoire confirmée sur des Junkers 87. Le 20, Van den Hove ajoute une victoire probable sur un Bf 109. Le 2 septembre, Le Roy du Vivier est abattu et saute en parachute. Il tombe dans le jardin d'un collège où il est aussitôt entouré d'un groupe d'élèves et de professeurs, qui se demandent à quel camp il appartient. Craignant que sa mauvaise connaissance de l'Anglais ne le fasse prendre pour un Allemand, il fait le mort jusqu'à l'arrivée de la police. Blessé à la jambe, il est hospitalisé et ne rejoindra que peu avant la fin de la bataille d'Angleterre. Le 4 septembre, au cours d'une empoignade avec des Bf 110, Van den Hove remporte une nouvelle victoire confirmée et une nouvelle probable. Le 14, il est muté au No 501 *Squadron* et tué le lendemain.
Le 22 août, Philippart remporte sa cinquième victoire confirmée et accède au statut d'as, mais il est abattu à son tour le 25. Bien qu'il réussisse à sauter en parachute, il tombe dans la Manche, où les vedettes de secours ne réussissent pas à le localiser.

▲ Bien qu'il soit blessé durant la bataille d'Angleterre, Daniel Le Roy du Vivier survit à celle-ci et à la guerre. En 1942, il sera le premier pilote belge à commander un *Squadron* britannique, le No 43, avec lequel il a combattu deux ans plus tôt. (DR)

Son corps sera retrouvé sur une plage le surlendemain. Au *Coastal Command*, le travail des neuf Belges affectés au No 235 *Squadron* consiste essentiellement à couvrir les navires alliés croisant dans la Manche, ainsi qu'à effectuer des vols de reconnaissance sur les ports néerlandais, belges et français, où les Allemands rassemblent des moyens de débarquement. De temps à autre, les Blenheim escortent aussi des bombardiers Fairey Battle qui s'en prennent à ces concentrations de bateaux. Le 8 septembre, alors qu'ils patrouillent tous deux avec un équipage britannique, les P/O Henri Gonay et Léon Prevot surprennent deux hydravions Heinkel He 60 et remportent chacun une victoire confirmée.
Le lendemain, alors qu'ils effectuent une mission de reconnaissance entre Le Havre et Cherbourg, trois Blenheim pilotés respectivement par le *Flying Officer* (F/O) Joseph Chamberlain, le P/O James Kirkpatrick **[36]** et le *Sgt.* René Demoulin sont pris à partie par des Bf 109. Chamberlain réussit à gagner l'abri des nuages, mais un Messerschmitt ouvre le feu sur l'appareil de Demoulin, bloquant la tourelle dans laquelle se trouve le *Sgt.* François Venesoen, qui utilise l'interphone pour tenir son pilote au courant des agissements de l'Allemand. Au moment où celui-ci tire de nouveau, Demoulin vire brutalement et la rafale ne touche que l'aile gauche au-delà de la nacelle du moteur. L'instant d'après, le Blenheim est à l'abri des nuages et, malgré des dégâts assez sérieux, Demoulin réussit à rentrer, tout comme Chamberlain, mais personne ne reverra Kirkpatrick et son équipage **[37]**. Les cinq pilotes belges du No 236 *Squadron* passent

[35] HOUART, Cdt Victor, Les carnets d'Offenberg, Paris, La Pensée moderne, 1956, pp. 55-57

[36] James Kirkpatrick est né dans la commune bruxelloise de Saint-Gilles de père britannique et de mère belge. En mai 1940, il est pilote dans l'Aéronautique militaire belge.

[37] Quelques jours plus tard, la mer rendra les corps du *P/O* R.C. Thomas, navigateur et du *Sgt* G.E. Keel, mitrailleur, mais pas celui de Kirkpatrick, probablement resté dans l'épave du Blenheim.

de longues heures à patrouiller au-dessus de la mer d'Irlande et de l'Atlantique sans le moindre contact avec la Luftwaffe, mais le 22 septembre, l'équipage du P/O Charles Roman repère un *U-Boot* qui s'approche d'un convoi allié. Incapables de prendre contact par radio avec les destroyers de l'escorte, les aviateurs tentent de leur envoyer des signaux à l'aide d'une lampe Aldis, sans résultat.
Arrivés à seize pilotes au *Fighter Command*, les Belges ont remporté 19 victoires confirmées et six probables durant la bataille d'Angleterre. Ils ont aussi endommagé trois avions ennemis. Cinq d'entre eux ont été tués, dont un dans un accident, et deux sont portés disparus. Au *Coastal Command*, deux victoires aériennes confirmées ont été remportées au prix d'un disparu.

LES FRANÇAIS

Les Français ne sont qu'une poignée et arrivent assez tard dans la bataille. Comme aux Belges, il leur a fallu surmonter mille obstacles pour rejoindre la RAF.

Pour les aviateurs français, le plus difficile après la signature de l'armistice du 22 juin 1940, ce n'est pas de faire leur devoir, mais de décider où il se trouve : la plupart suivent le maréchal Pétain, mais quelques-uns optent pour une poursuite de la lutte en tentant de gagner l'Angleterre.

Évasion et incorporation dans la RAF

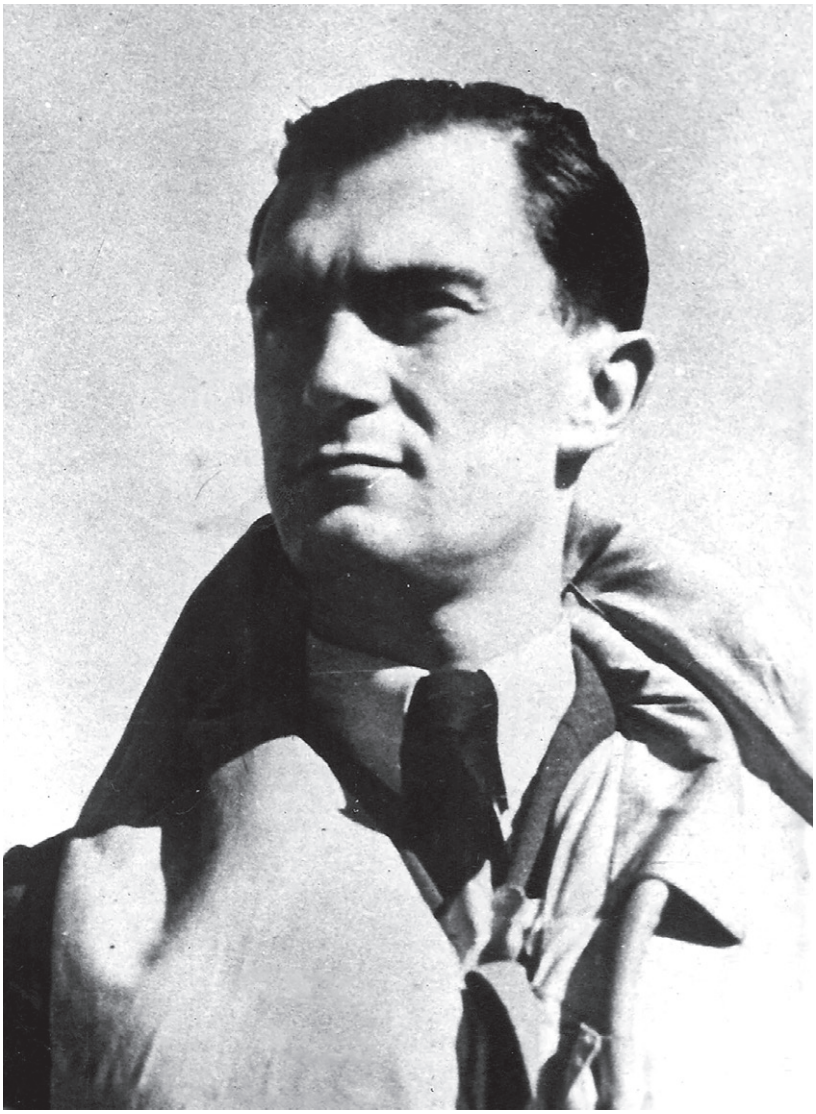
Après l'armistice, l'essentiel de l'armée de l'Air se regroupe en Afrique du Nord. À La Sénia, accompagnés de quatre autres compagnons d'évasion, les sergents René Mouchotte, Charles Guérin, Henri Lafont et Émile Fayolle s'emparent d'un Caudron Goéland et d'un Simoun pour gagner Gibraltar. À Marrakech, les sergents Pierre Blaize et Georges Perrin font de même avec un Goéland. De leur côté, les sergents François de Labouchère et Xavier de Montbron parviennent à se glisser parmi deux groupes de militaires polonais évacués de France par bateau et arrivent également à Gibraltar. L'enseigne de vaisseau Philippe de Scitivaux, pilote à l'aéronavale, est à bord du chalutier *Président Houduce*, chargé de militaires français et polonais, lorsque l'amiral à la retraite Émile Muselier convainc son capitaine de gagner Gibraltar plutôt que l'Afrique du Nord. Une fois arrivé, le *Président Houduce* embarque les huit précédents et les emmène à Liverpool avec de Scitivaux. À Casablanca, les sergents Henri Bouquillard et Yves Brière réussissent à embarquer sur le *SS Oak Crest* qui, après une escale à Gibraltar, les emmène à Greenock. Le sergent Maurice Choron effectue un périple similaire depuis Port-Vendres à bord du *SS Apapa*. Enfin, à la base de Château-Bougon, près de Nantes, avec l'aide de seize techniciens de la RAF, l'aspirant Jean Demozay remet en état un Bristol Bombay abandonné et, bien qu'il n'ait jamais piloté de bimoteur jusque-là [38], emmène tout le groupe en Angleterre. Blessé au bras, de Scitivaux sert quelques semaines comme aide de camp auprès de l'amiral Muselier. Rétabli, il est envoyé à la No 6 OTU à Sutton Bridge le 29 septembre et, après sa conversion sur Hurricane, il rejoint le No 245 *Squadron* le 14 octobre. Les autres sont d'abord envoyés à Saint-Athan, où ils sont incorporés à la RAFVR, y compris Demozay qui, par un pieux mensonge et son don inné pour le pilotage, fait croire aux recruteurs de la RAF qu'il est détenteur d'une licence civile. Début août, après un passage à la No 1 *School of Army Cooperation* d'Old Sarum, ils arrivent à Odiham [39], dans le Hampshire, où leurs connaissances sont évaluées aux commandes d'appareils d'instruction Tiger Moth et d'avions de coopération Hawker Hector. Tous passant la sélection haut la main, une semaine plus tard, ils sont répartis entre les No 5 et 6 OTU pour être convertis sur Hurricane. Début septembre, leurs instructeurs les jugeant fin prêts, les sous-officiers sont répartis entre les No 64, 85, 111, 232 et 245 *Squadrons*. Demozay met un peu plus de temps à être déclaré opérationnel, mais le 16 octobre, il retrouve le No 1 *Squadron*, qu'il a connu en France durant l'hiver précédent.
Pour Bouquillard, Mouchotte, Perrin et Laffont, l'affectation au No 245 est une déception : l'unité est basée en Irlande du Nord et ce n'est pas là qu'ils ont les meilleures chances de se frotter à la Luftwaffe. Le 11 septembre, ils sont mutés au No 615 *Squadron* à Prestwick, en Écosse. Ce n'est pas encore le secteur le plus chaud de la bataille d'Angleterre, mais l'unité est au repos et, à la fin de celui-ci, il y a de bonnes chances pour qu'elle soit envoyée au No 11 *Group*.

[38] Selon sa biographie au Musée de l'Ordre de la Libération, Jean Demozay n'a alors aucun brevet de pilote. Parlant l'anglais, il a passé la drôle de guerre comme officier de liaison à Vassincourt, auprès du *No 1 Squadron*, dont les pilotes lui ont appris à piloter à bord de l'avion de liaison de l'unité.

[39] Une école de pilotage franco-belge ouvrira ses portes à Odiham le 28 octobre et fonctionnera jusqu'à l'été suivant avec des instructeurs belges et français.

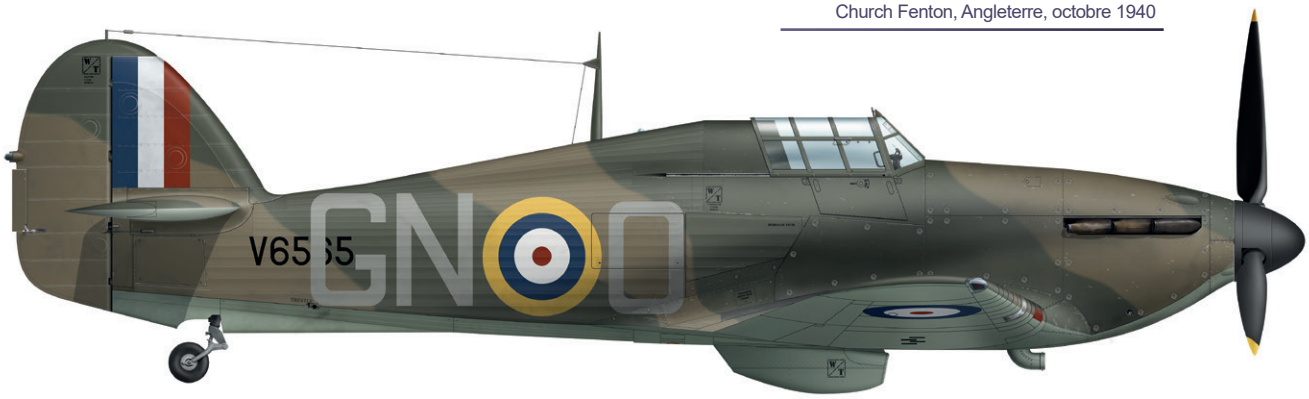
Au combat

Affecté au No 64 *Squadron* le 11 septembre, Maurice Choron vole sur Spitfire et il est le premier pilote français à effectuer une mission de guerre avec la RAF. Chez les quatre Français du No 615, c'est Henri Laffont qui effectue la première sortie opérationnelle lorsque, le 21 septembre, il part en patrouille comme numéro 2 du F/L Tony Eyre. Aucun contact n'est établi avec l'ennemi durant ce vol.



▼ René Mouchotte deviendra l'un des plus célèbres pilotes des Forces aériennes françaises libres. Il commande le No 341 *(French) Squadron* « Alsace » au moment de disparaître au-dessus de la Manche, le 27 août 1943. (DR)

Hawker Hurricane Mk. I
Avion de l'adjudant Henry Bouquillard
No 249 *Squadron*
Church Fenton, Angleterre, octobre 1940



Le 1er octobre, Bouquillard et Perrin sont mutés au No 249 *Squadron*, à North Weald, avec le No 11 *Group*. Mouchotte et Lafont les regardent partir avec envie, mais le 9, le No 615 est transféré à Northolt, également au No 11 *Group*. Vingt-cinq ans plus tard, le capitaine Perrin évoquera l'esprit de camaraderie unissant pilotes britanniques et français : « Nous n'avons jamais ressenti d'impression de discipline, pas plus que nous n'avons eu d'impression de contrôle ou de petites mesquineries. Nous étions pilotes, nous étions censés faire notre travail consciencieusement et on nous laissait la vie belle. Nous étions traités avec une parfaite égalité, peut-être même une pointe de gentillesse pour nous, qui étions français. C'était la même chose du côté des civils, à Londres nous étions vraiment chouchoutés. Un Français à Londres faisait tout ce qu'il voulait, et surtout quand on savait que vous étiez dans la Royal Air Force et pilote » **[40]**. En France, les autorités de Vichy pensent également à eux : « Nous avons souvent eu l'occasion d'être mentionnés par cette belle radio de Vichy. C'était peut-être un peu plus tard, à Kenley, avec Mouchotte, on entendait souvent parler le soir, des mercenaires français qui se battaient en Angleterre pour de l'argent, chose qui nous choquait profondément, étant donné que la plupart du temps, nous n'avions même pas de quoi nous payer un demi ».

Patrouilles et décollages sur alerte se succèdent. Affecté au No 64 *Squadron* depuis le 19 septembre, de Montbron fait mutation au No 92 le 2 octobre. Le 12 du mois, Perrin est abattu par un Bf 109 et doit sauter en parachute. Légèrement blessé, il passe quelques jours à l'hôpital puis rejoindra le No 615 au début de novembre. Bouquillard endommage un Do 17 le 16 octobre, mais deux jours plus tard, à court de carburant, il doit se poser sur le ventre. Le 25 octobre, un Bf 109 endommage son Hurricane et, sérieusement blessé, il effectue un deuxième atterrissage d'urgence. Il est hospitalisé jusqu'en décembre.

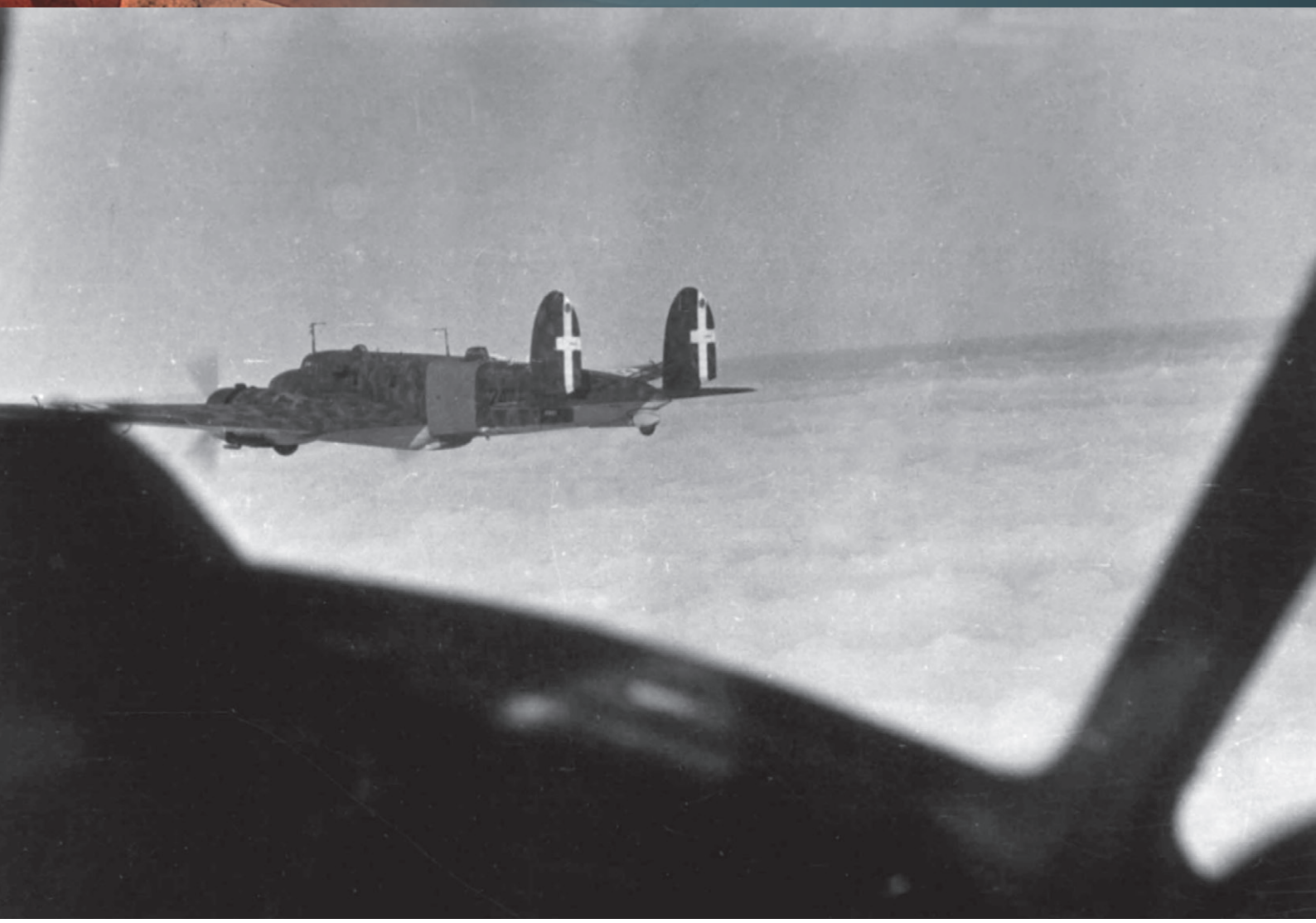
Les bombardiers ennemis ne se montrant plus guère de jour, le palmarès des pilotes français ne comporte aucune victoire au moment où se conclut la bataille d'Angleterre. Leur valeur n'est pas à mettre en cause et, à partir des dernières semaines de 1940, leur score montera rapidement. Malheureusement, seuls cinq d'entre eux seront encore là au moment de la victoire finale sur l'Allemagne **[41]**. ■

[40] GUILLAUD & TURENNE, op.cit.

[41] Lafont, de Montbron, Demozay, Perrin et de Scitivaux. Titulaire de 21 victoires confirmées, Demozay trouvera la mort dans un accident d'avion, alors qu'il vole comme passager, le 19 décembre 1945. Devenu pilote d'essai, de Montbron se tuera aux commandes d'un Vampire en 1955.

▶ Maurice Choron combat avec le No 64 *Squadron* durant la bataille d'Angleterre. De juillet 1941 à avril 1942, on le trouve au No 609, puis il rejoint le No 340 *(French) Squadron* « Île de France », peu avant de disparaître en mer, le 10 avril 1942, lendemain de son arrivée à l'unité. (DR)

Un Messerschmitt Bf 109 E de la JG 53 tombe sous les coups d'un Spitfire du No 41 *Squadron* le 15 septembre 1940, alors qu'il escortait des Heinkel He 111 volant vers leur objectif du jour : Londres.
(© Piotr Forkasiewicz – Aérojournal 2020)



CHIANTI ET PARMESAN

LE *CORPO AEREO ITALIANO*

Bien que son principal combat se déroule après la fin officielle de la bataille d'Angleterre, la participation de la Regia Aeronautica constitue un épilogue intéressant mais mal connu.

11 novembre 1940. Un bombardier Fiat BR.20M s'écrase près du village d'Eyke, dans le Suffolk. Le fracas attire quelques soldats qui, après en avoir fait sortir quatre survivants et retiré le corps d'un tué, fouillent l'épave. Ils constatent que l'équipage avait emporté un casse-croute, comprenant du parmesan et du chianti. La découverte vaut aux aviateurs italiens, arrivés tardivement dans la bataille d'Angleterre, le surnom de « Chianti Raiders ».

▲ Un bombardier Fiat BR.20M en vol vers la Belgique. Le bimoteur constitue la pièce maîtresse du *Corpo Aereo Italiano* déployé face à la RAF. (USSMEI)

LE RÊVE DU *DUCE*

Le 10 juin 1940, Mussolini entraîne l'Italie dans une guerre contre la France et le Royaume-Uni. Bien qu'il espère une victoire facile, ses forces terrestres piétinent dans les Alpes et le Midi, tandis que dans le ciel, les chasseurs de l'armée de l'Air se montrent des adversaires coriaces. L'armistice franco-italien, signé le 24 juin, évite aux forces italiennes de se faire ridiculiser encore davantage.

◀ Portrait d'un copilote de l'un de ces Fiat BR.20M durant ce vol de transfert vers la Belgique en octobre 1940. (USSMEI)

◀ Au tour du pilote de se faire tirer le portrait. L'homme est très concentré sur sa mission. (USSMEI)

Lorsqu'il apprend que la Luftwaffe s'apprête à lancer une offensive contre le territoire britannique, le *Duce* décide que la Regia Aeronautica y participera, même si les Allemands ne veulent pas de son aide. Le 10 septembre, le *Corpo Aereo Italiano* (CAI) voit le jour au sein de la 1ª *Squadra Aerea di Milano*. Destiné à se déployer en Belgique, il est aux ordres du *Tenente Generale* Rino Corso Fougier, aviateur expérimenté et réputé. En tout, le CAI comptera quelque 7 000 hommes et un peu moins de 200 avions, répartis entre une *Brigata* de bombardement équipée de Fiat BR.20M, un *Stormo* de chasse comprenant un *Gruppo* de Fiat CR.42 Falco et un de Fiat G.50bis Freccia, et une *Squadriglia* indépendante de reconnaissance stratégique dotée de Cant Z.1007bis Alcione. À cela s'ajoutent neuf Caproni Ca.164 de liaison et un unique Savoia-Marchetti S.75.

Premier à partir, le 20º *Gruppo* quitte Ciampino Sud, près de Rome, le 22 septembre. Après la première étape, il est bloqué par le mauvais temps à Treviso jusqu'au 6 octobre. Lorsqu'il repart pour Bolzano, au pied des Alpes, c'est pour y être à nouveau bloqué jusqu'au 17 octobre. Le voyage se poursuit via Munich et Francfort, mais en arrivant en vue de l'aéroport de Rhein-Main, victime d'ennuis de carburateur, un G.50bis effectue un atterrissage forcé. Le pilote est indemne, mais l'avion est irréparable. Le 19, une dernière étape amène tout le *Gruppo* au nord-ouest de Gand, à l'aérodrome d'Ursel, qui sera sa base pendant le séjour en Belgique. Partant plus tard, le 18º *Gruppo* rencontre un temps plus clément et n'est bloqué qu'à Darmstadt. Il arrive lui aussi en Belgique le 19 octobre et s'installe à Maldegem, à l'est de Bruges.

Les bombardiers n'effectuent qu'une seule escale à Francfort, mais perdent cinq des leurs en route. Un premier effectue un atterrissage forcé non loin de Mannheim ; un second doit être abandonné à Francfort ; un troisième s'écrase à Spa et les deux derniers sont hors d'usage après un atterrissage d'urgence à Melsbroek et à Chièvres, bases respectives des 13º et 43º *Stormi.*

CORPO AEREO ITALIANO – ORDRE DE BATAILLE

▶ 15ª *Brigata da Bombardamento*		
▪ 13º *Stormo Bombardamento Terrestre*	Fiat BR.20M	Melsbroek
▪ 11º *Gruppo* (1ª et 4ª *Squadriglie*)		
▪ 43º *Gruppo* (3ª et 5ª *Squadriglie*)		
○ 43º *Stormo Bombardamento Terrestre*	Fiat BR.20M	Chièvres
▪ 98º *Gruppo* (240ª et 241ª *Squadriglie*)		
▪ 99º *Gruppo* (242ª et 243ª *Squadriglie*)		
▶ 56º *Stormo Caccia Terreste*		
▪ *18º Gruppo* (83ª, 85ª et 95ª *Squadriglie*)	Fiat CR.42	Maldegem
▪ *20º Gruppo* (351ª, 352ª et 353ª *Squadriglie*)	Fiat G.50bis	Ursel
▶ 172ª *Squadriglia Ricognizione Strategica Terrestre*		
	Cant Z.1007bis	Chièvres

◀ Des BR.20M survolent les Alpes en route vers la Belgique. Le voyage depuis l'Italie vers les aérodromes belges ne se déroule pas sans casse. (USSMEI)

[1] Pistolets lance-fusées.

[2] HAINING, Peter, The Chianti Raiders, London, Robson Books, 2005, p. 71

[3] HAINING, op.cit., p. 75

Ces accidents se soldent par quatre tués et plusieurs blessés. Les deux unités sont en place dès le 25 septembre. Partie la dernière, la 172ª *Squadriglia* passe par Monaco et Francfort, pour rejoindre Chièvres sans incident. Fougier établit son quartier général à La Petite-Espinette, sur le territoire de la commune de Rhode-Saint-Genèse, tandis que les services techniques s'installent sur l'aérodrome d'Evere. Bien qu'il ne bondisse pas de joie à leur arrivée, le *Generalfeldmarschall* Kesselring s'efforce de faire bon accueil aux Italiens. Il met à la disposition de Fougier un Fieseler Fi 156 Storch pour ses déplacements entre les bases du CAI en Belgique et un Ju 52 pour les vols courrier entre Rhode-Saint-Genèse et Rome.

Les gilets de sauvetage à rayures en liège font sourire les aviateurs de la Luftwaffe, qui les surnomment *Würste* (saucisses). Lorsque Kesselring entend parler de cet équipement primitif, il fait fournir le modèle allemand, gonflable et muni d'une pochette de colorant facilitant le repérage en mer. Dans son journal personnel, le *Capitano* Gino Lodi, du 56º *Stormo*, note : « les Allemands ont fourni des plaques de blindage pour les sièges des pilotes, des pistolets Very [1], des gilets de sauvetage, des moyens de défense antiaérienne pour les aérodromes et des renseignements. Ils gardent toutefois leurs secrets pour eux. Les Allemands planifient leurs opérations sans nous révéler beaucoup de détails, puis nous demandent de faire une diversion » [2].

Les Italiens opèreront sous le contrôle du II. *Fliegerkorps*, dont le QG se trouve à Gand. Chaque unité du CAI reçoit une appellation allemande : les 13º et 43º *Stormi* deviennent les KG 13 et KG 43 ; les *Gruppi* de chasse deviennent les 18./JG 56 et 20./JG 56 ; la 172ª *Squadriglia* prend l'appellation de 1.(F)/172.

PREMIÈRES MISSIONS

Malgré un certain scepticisme de la part de leurs alliés, les Italiens effectuent leurs premiers vols d'entraînement. Les différences entre le climat ensoleillé de la Méditerranée et celui d'Europe du Nord-Ouest apparaissent aussitôt, particulièrement avec l'approche de l'hiver, rendant la navigation plus difficile, surtout pour les chasseurs, dont la plupart n'ont pas de radio. La *Luftflotte* 2 définit pour les bombardiers italiens un secteur d'opérations délimité au nord par le 53ᵉ parallèle, au sud par la Tamise et à l'ouest par le méridien de 1º ouest. Les chasseurs sont assignés à des patrouilles de l'aube au crépuscule dans deux zones situées respectivement entre Gravelines et Dunkerque et Nieuport et Ostende.

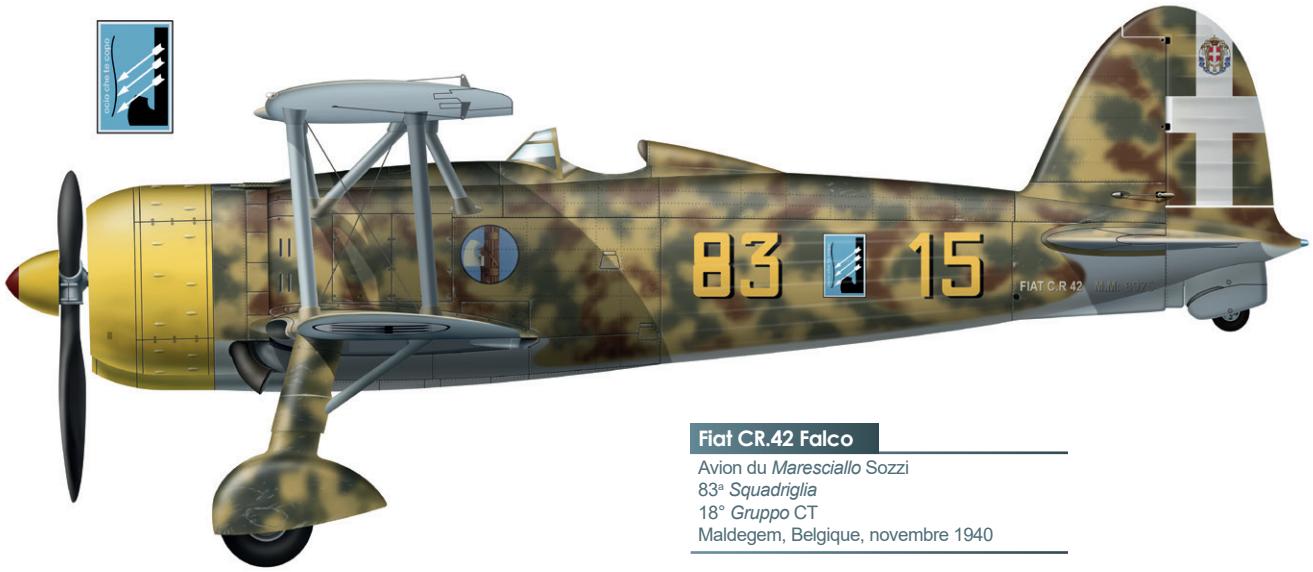
Le premier raid sur l'Angleterre est une opération nocturne contre le port de Harwich, confiée au 13º *Stormo*. Dans la soirée du 24 octobre à 20h35, douze BR.20M des 1ª *et* 3ª *Squadriglie* décollent de Melsbroek, conduits par le *Capitano* Franco Bassi. Ils sont suivis par six appareils de la 5ª *Squadriglia*, emmenés par le *Capitano* Carlo Pagani mais, quelques minutes après le départ, son avion s'écrase

inexplicablement. Les retours à Melsbroek se succèdent entre 23h50 et 01h00, mais peu d'équipages pensent avoir atteint l'objectif. Selon un rapport britannique, seules quatre bombes ont touché la terre ferme, huit autres sont tombées dans un marécage et le reste en mer. Selon un autre, les bombes des Italiens sont tombées près des villages de Trimbley, Wrabness et Beaumont, dans les environs de Harwich, sans faire de dégât. Au retour, deux avions se perdent dans l'obscurité au-dessus de la Belgique et leurs équipages sautent en parachute, tandis qu'un troisième effectue un atterrissage manqué à Lille. Malgré cet échec, à Rome le 25, le journal *Avanti* claironne : « Une importante formation de bombardiers italiens a attaqué Londres [sic] cette nuit. Ils sont rentrés portant les marques du combat, mais avec la certitude glorieuse d'une grande victoire » [3].

Nullement découragé, Fougier fait préparer un raid de jour. La zone d'opérations italienne est élargie vers le sud et, dans l'après-midi du 29 octobre, quinze BR.20M décollent de Chièvres pour attaquer Ramsgate. Ils sont escortés par 39 CR.42, 34 G.50bis et une *Staffel* de Bf 109. Victimes d'ennuis techniques, deux bombardiers rentrent rapidement à Chièvres, tandis qu'un troisième se pose à Ostende-Stene. Les autres poursuivent leur mission et, bien qu'elle soit détectée par les Britanniques, la formation n'est pas interceptée. À 17h45, les bombes italiennes frappent, non pas Ramsgate, mais Deal, où cinq *Royal Marines* sont tués dans leur quartier. La DCA britannique inflige quelques dommages mineurs à plusieurs avions, tandis que le BR.20M du *Capitano* Romualdo Montobbio fait un atterrissage forcé à Kuurne.

▲ Des BR.20M survolent la masse nuageuse. Les conditions climatiques belges et anglaises de l'automne 1940 sont quelque chose de nouveau pour la plupart des aviateurs du CAI et apporteront leur lot de problèmes. (USSMEI)

▼ Quelque peu boudinés dans leur gilet de sauvetage (qu'eux-mêmes surnomment « saucisses » par dérision), ces aviateurs italiens d'un Fiat BR.20 de la 3ª *Squadriglia* du 43° *Gruppo* BT consultent leur plan de vol avant une mission depuis Melsbroek. (BPK/Arthur Grimm, via RMN)



Fiat CR.42 Falco
Avion du *Maresciallo* Sozzi
83ª *Squadriglia*
18° *Gruppo* CT
Maldegem, Belgique, novembre 1940

Le 1er novembre, le 20° *Gruppo* effectue une incursion en force au-dessus de Sandwich, à 25 km à l'intérieur des terres et au-dessus de Canterbury. La chasse britannique ne se manifeste pas et les chasseurs italiens font un détour pour éviter la DCA de Folkestone. Simultanément, le 18° *Gruppo* survole Ramsgate et rentre via Canterbury et Douvres, également sans rencontrer de réaction de la RAF.
Dans la soirée du 5, huit BR.20M partent pour un deuxième raid nocturne sur Harwich. Cette fois, ils trouvent l'objectif, mais n'y occasionnent toujours guère de dégâts. Le 8 novembre, 22 G.50bis effectuent une patrouille offensive sur Dungeness, Folkestone, Canterbury et Margate. Bien que leurs pilotes signalent un accrochage avec quatre chasseurs de la RAF, aucun côté ne revendique de victoire. Enfin, le 10,

◤ Des BR.20M dispersés et dissimulés parmi les arbres sous des filets de camouflage sur un des aérodromes du CAI en Belgique. (USSMEI)

◀ Un autre BR.20M dissimulé sous un filet de camouflage. Remarquons les sacs de sable utilisés pour la construction d'un alvéole de protection contre les éclats de bombes. (USSMEI)

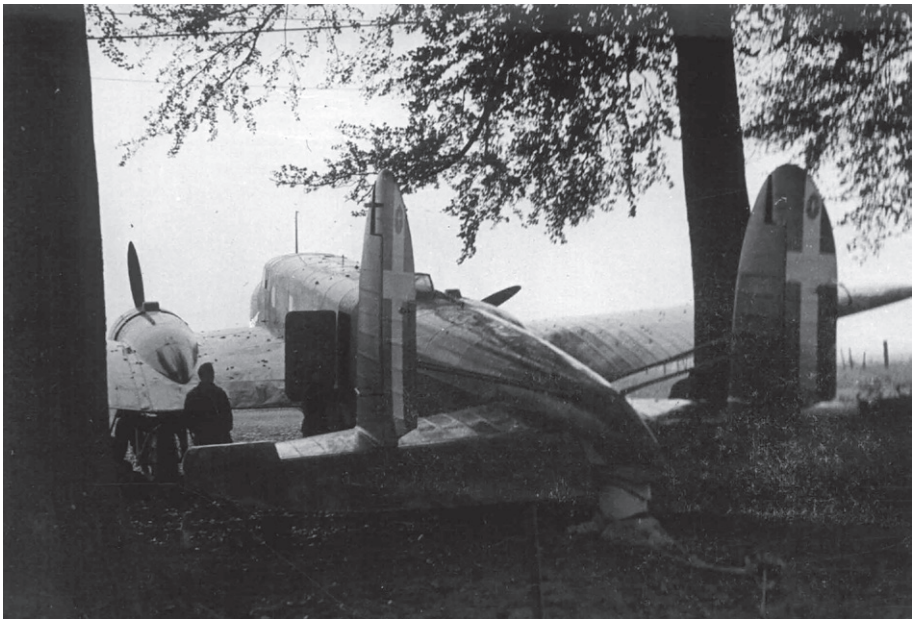
le 43° *Stormo* repart pour un raid diurne avec une solide escorte, mais le mauvais temps provoque le rappel de la formation.

OPÉRATION « CINZANO »

Le grand coup du CAI survient le 11 novembre et vise à nouveau Harwich. Cinq Cant de la 172ª *Squadriglia* effectueront une diversion en arrivant les premiers au-dessus de l'objectif et attireront à l'écart les chasseurs britanniques, qui seront pris à partie par les G.50bis de l'escorte. La force principale, composée de 10 BR.20M du 43° *Stormo* et elle aussi solidement escortée, arrivera quinze minutes plus tard.

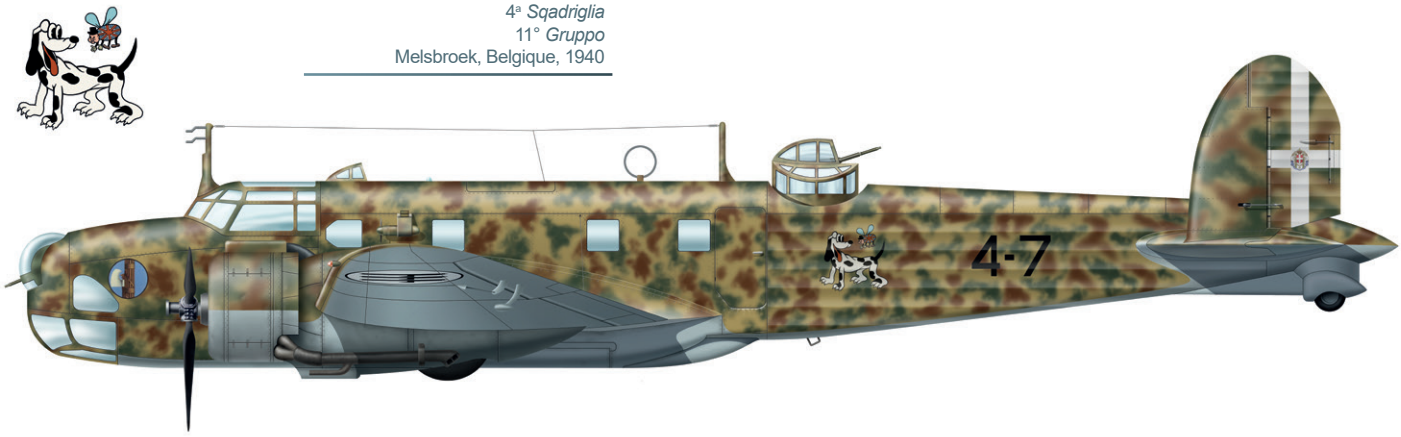
Le mauvais temps fait manquer le rendez-vous entre les Cant, conduits par le *Capitano* Ernesto Vassallo, et leur escorte. Vassallo poursuit néanmoins sa mission et, à 13h15, les cinq avions survolent Harwich à une altitude de 5 000 m puis reprennent la direction de la mer. N'observant aucune réaction de la chasse britannique, Vassallo décide de faire un second passage à 13h20. Cette fois, les équipages observent des chasseurs décollant de Martlesham et sans savoir si ses avions ont été repérés ou non, Vassallo décide de rentrer. Les cinq Cant se posent à Chièvres à 15h15.

Décollant un quart d'heure derrière les Cant, les dix BR.20M du 43° *Stormo* doivent être escortés par 46 G.50bis, 42 CR.42 et 12 Bf 109. De nouveau, la météo fait manquer le rendez-vous aux G.50bis et aux Messerschmitt, mais les CR.42 sont là et le *Maggiore* Bernardo Ciccu, commandant les bombardiers, décide, lui aussi, de poursuivre la mission. Cela ne s'invente pas : un des pilotes de CR.42 de la 85ª *Squadriglia* porte le nom de *Giulio Cesare*, mais les événements ne lui laisseront pas le temps de penser à son illustre homonyme : « En route vers la côte anglaise, les bombardiers volaient la plupart du temps entre une couche de nuages au-dessus d'eux et une autre en-dessous. Victime de problèmes de moteur, un des bombardiers a commencé à se laisser distancer. Plus tard durant le vol, les nuages nous ont donné des soucis. Finalement, les bombardiers se sont répartis en deux groupes, avec la machine en difficulté à l'arrière. Les nuages en-dessous de nous se sont dissipés alors que nous approchions de la côte anglaise. Volant à quelque 6 000 m – la même hauteur que les bombardiers – nous avons vu notre chef d'escadrille, le *Capitano* Anelli, faire signe de la main depuis son cockpit ouvert que nous devions tourner vers tribord.



▲ et ▲▲ Durant son séjour en Belgique, le CAI fait preuve d'une certaine discrétion, au point que ce n'est que début novembre que sa présence est signalée dans les journaux britanniques. (USSMEI)

Fiat BR.20M Cicogna
4ª *Sqadriglia*
11° *Gruppo*
Melsbroek, Belgique, 1940



▲ La contribution des bombardiers italiens à la bataille d'Angleterre reste des plus modestes, avec un total de seulement 9,4 tonnes de bombes larguées de jour et 44,9 tonnes de nuit. (USSMEI)

Bien sûr, la plupart des avions n'avaient toujours pas de radio – et dire que Marconi était italien.
Nous avons tous obéi et gardé notre formation en V inversés de trois appareils. Puis, juste comme nous franchissions la côte anglaise, des chasseurs Hawker Hurricane nous ont interceptés. Il y avait alors un trou d'un kilomètre entre les deux formations de bombardiers et les Hurricane sont tombés sur le second groupe avant que nous ne puissions intervenir » [4].
Loin d'avoir attiré les chasseurs britanniques à l'écart, la manœuvre des Cant a alerté le No 46 *Squadron*, qui attend maintenant la formation principale. Les P/O Leggett et J. Hedley, accompagnés du *Sgt.* Norman Walker, s'en prennent au BR.20M du *Tenente* Pietro Affiani qui devient le premier bombardier italien à tomber en territoire britannique, dans la forêt de Rendlesham, près du village d'Eyke.
Parmi les autres pilotes du No 46 *Squadron* se trouve le P/O Karel Mrazek, un Tchèque, qui a combattu en Pologne et en France : « C'était bien ma chance que ce soit précisément aujourd'hui que le moteur Rolls-Royce de mon Hurricane commence à perdre de la puissance. Inévitablement, je me suis retrouvé dangereusement à la traîne. Tout ce que je pouvais faire, c'était de continuer à roder dans le coin, en ouvrant l'œil, et voir si je pouvais trouver un trainard se dirigeant vers la Manche et sa base. Eh bien, j'en ai trouvé deux – tous deux des CR.42 – qui sont tombés victimes de mon appareil à bout de souffle. Mais je n'ai pas pu les revendiquer. En compagnie du 245 et du 257, notre *Squadron* a eu une excellente journée, mais isolé, je n'avais pas le moindre témoin tandis que je rentrais, presque à court de carburant. Dans mon excitation, voyez-vous, j'avais oublié d'allumer ma cinémitrailleuse ».

▼ Des chasseurs biplans italiens Fiat CR.42 de la 83ª *Squadriglia*, 18° *Gruppo* CT, sur le terrain belge d'Ursel, en novembre 1940. (ww2images.com)

DUEL D'AS

Le F/L Peter « Cowboy » Blatchford est canadien et vole avec le No 257. Il vient d'abattre un BR.20M lorsque son attention est attirée par une mêlée de chasseurs. Certains sont des Hurricane et, après avoir hésité à reconnaître les autres… « C'étaient des biplans. J'étais certain que c'étaient des Fiat – j'en avais vu des photos quelque part, peut-être dans les albums d'identification. Il devait y en avoir entre vingt et trente, camouflés dans des couleurs chatoyantes. Très jolis, mais bourrés d'astuces fantaisistes. J'ai grimpé pour participer à la bagarre, mais le chasseur que j'avais choisi m'a aperçu et s'est brusquement retourné, moi à ses trousses. Son avion était très manœuvrable, mais le Hurricane l'était aussi ; nous étions fort près l'un de l'autre et je lui ai envoyé une ou deux rafales.
Nous avons effectué des virages serrés, des virages en grimpée, des demi-tonneaux, jusqu'à ressentir l'impression que nous ne nous arrêterions jamais. Assurément, cet Italien savait piloter. Aucun de nous n'arrivait à quoi que ce fût, jusqu'à ce qu'une de mes rafales semblât l'atteindre au milieu du fuselage et, pendant un bref moment il a paru complètement hors de contrôle. Soudain, il a effectué une manœuvre comme un Immelmann et m'a foncé droit dessus. J'ai piqué et viré et nous avons repris notre manège. Je lui ai expédié deux ou trois rafales supplémentaires, et cette fois, j'ai arraché quelques beaux morceaux de ses ailes et de son fuselage. Puis je suis arrivé au bout de mes munitions. Cela m'a mis dans le pétrin et je me suis demandé que faire. J'avais peur que si je lâchais sa queue, il serait dans la mienne l'instant d'après. Alors, nous avons continué à tourner et à nous tortiller jusqu'à ce qu'à un moment donné – plus par chance que par adresse – je me suis retrouvé juste derrière lui, à une trentaine de yards, légèrement plus haut.
Si seulement j'avais eu quelques douzaines de balles, j'aurais pu l'achever aisément. C'était à enrager. En un éclair, j'ai décidé que, faute de pouvoir le tirer, j'allais le percuter avec mon avion. J'ai un peu perdu l'esprit. Il me semblait qu'un biplan n'était fait que de bois et de

ficelles et qu'il ne pouvait endommager un Hurricane. Puis, comme je m'approchais de lui, je me suis ravisé et j'ai décidé de juste tenter de l'effrayer. J'ai visé le centre de son plan supérieur, effectué un rapide petit piqué et redressé juste avant de le percuter. L'idée était de passer très près au-dessus de lui et de peut-être le mettre en vrille. J'ai senti un très léger choc et une vibration et je me suis dit que je devais avoir mal jugé la distance. J'ai grimpé et tourné, mais je ne l'ai pas revu. D'une manière ou d'une autre, je ne pense pas qu'il soit rentré » [5].

Seuls trois BR.20M rentrent à Chièvres. Trois ont été abattus et quatre se sont posés en catastrophe en territoire français ou belge, avec des tués et des blessés à bord. Les chasseurs britanniques revendiquent aussi deux CR.42 confirmés et un troisième a dû se poser d'urgence sur la plage d'Oford Ness, mais au total, 19 d'entre eux ne rentrent pas, la plupart victimes du manque de carburant. Les Italiens revendiquent neuf victoires confirmées et quatre probables, mais le *Fighter Command* n'a perdu aucun appareil.

Le 23 novembre, 29 CR.42 et 24 G.50bis repartent pour une mission en coopération avec des Bf 109, consistant à protéger des bombardiers allemands. Deux CR.42 rentrent rapidement en raison d'ennuis de moteur et, arrivés au bout de leur carburant, les G.50 bis les suivent un peu plus tard. Seuls, les CR.42 sont pris à partie par les Spitfire du No 603 *Squadron*, auxquels se joignent ceux du No 74. Deux CR.42 vont au tapis et un troisième atteint de justesse une plage près de Calais, avec un pilote blessé. Bien que les Italiens revendiquent cinq victoires confirmées et deux probables, tous les Spitfire rentrent.

REDÉPLOIEMENT

Après une dernière incursion de chasseurs le 28 novembre, les attaques de jour cessent, mais les bombardiers reviennent de nuit jusqu'au 7 février 1941 en bombardant Felixstowe, Lowestoft, Ipswich et Harwich. Le cycle d'opérations du CAI est officiellement clôturé le 3 janvier 1941 et, bien que les vols se poursuivent encore quelque temps, dès le 10 janvier, les premières *Squadriglie* rentrent en Italie. Les G.50 Bis des 352ª et 353ª *Squadriglie* sont d'abord redéployés à Maldegem, puis à Desvres, dans le pas de Calais, d'où ils effectuent des patrouilles entre Dunkerque et Calais jusqu'au 15 avril, sans prendre part à un combat.

Au cours de son cycle opérationnel, le CAI a accompli moins de missions que prévu, essentiellement en raison de la météo. Les BR.20M ont effectué 144 sorties de guerre, perdant 11 avions, dont trois abattus et un endommagé de manière irréparable au combat. Deux autres ont été sérieusement endommagés par les chasseurs de la RAF et cinq par la DCA. Les équipages comptent 29 tués, 13 blessés et quatre prisonniers. Les chasseurs totalisent 590 sorties de guerre, pour la perte de 20 CR.42 et d'un G.50bis, tant au combat qu'en raison de pannes ou d'accidents. Trois pilotes ont perdu la vie et deux ont été capturés, sept autres ont été blessés. Aucune victoire confirmée n'a été remportée sur les chasseurs britanniques. ■

[4] Ibid., p. 100

[5] Ibid., pp. 114-116

▲ Un BR.20M de la 5ª *Squadriglia*. Celle-ci appartient au 43° *Gruppo*, basé à Melsbroek, près de Bruxelles. (USSMEI)

▼ Le personnel du CAI ne comprend pas seulement des équipages et du personnel technique. Il y a aussi un détachement chargé de la garde et de la protection des avions au sol, ce qui fait monter les effectifs à quelque 7 000 hommes. (USSMEI)

▲ Panier surprise ! Des soldats britanniques viennent d'inspecter la carcasse d'un bombardier italien Fiat BR.20M de la 243ª *Squadriglia* contraint à l'atterrissage forcé à Woodbridge, dans le Suffolk, le 11 novembre. Ils en ont sorti, à leur grande joie, des biscuits et des bouteilles de vin ! (DR)

Erreurs et règlements de comptes

LA BATAILLE D'ANGLETERRE : CONCLUSION

On affirme que la Royal Air Force a gagné la bataille d'Angleterre. Ou est-ce la Luftwaffe qui l'a perdue ? Quelques chiffres et relevés des erreurs commises de part et d'autre.

▲ La *Kette* de tête de Dornier Do 17 Z de la 9./KG 76 passe au large du cap Béveziers (Beachy Head) le 18 août 1940 pour aller bombarder des objectifs anglais. Sous-motorisé, ayant un rayon d'action et une capacité d'emport en bombes trop faibles, le « crayon volant » est jugé par les Allemands comme dépassé dès la fin de la campagne de Pologne et son retrait est déjà acté à cet instant : en octobre 1940, deux mois après ce cliché, la production du Do 17 cesse définitivement. (Nationalmuseet Danmark)

Que Hitler ait eu l'intention d'envahir l'Angleterre ou non, la mission de la Luftwaffe était de s'assurer la supériorité aérienne au-dessus de la Manche et du sud de l'Angleterre. Elle a échoué pour diverses raisons, imputables tant à l'OKW, dont le chef suprême était le *Führer* lui-même, qu'à l'OKL, contrôlé par Göring.

LES ERREURS DU CÔTÉ ALLEMAND...

Au niveau de l'OKW, les causes de cet échec résident surtout dans ses tergiversations sur la nécessité de vaincre militairement la Grande-Bretagne et dans son absence de vue globale de la guerre aérienne stratégique. Conjointement, tant l'OKW que l'OKL ont fait montre d'une incompréhension du concept de supériorité aérienne et de ce qu'il implique en matière de constance de l'effort et de mobilisation industrielle.

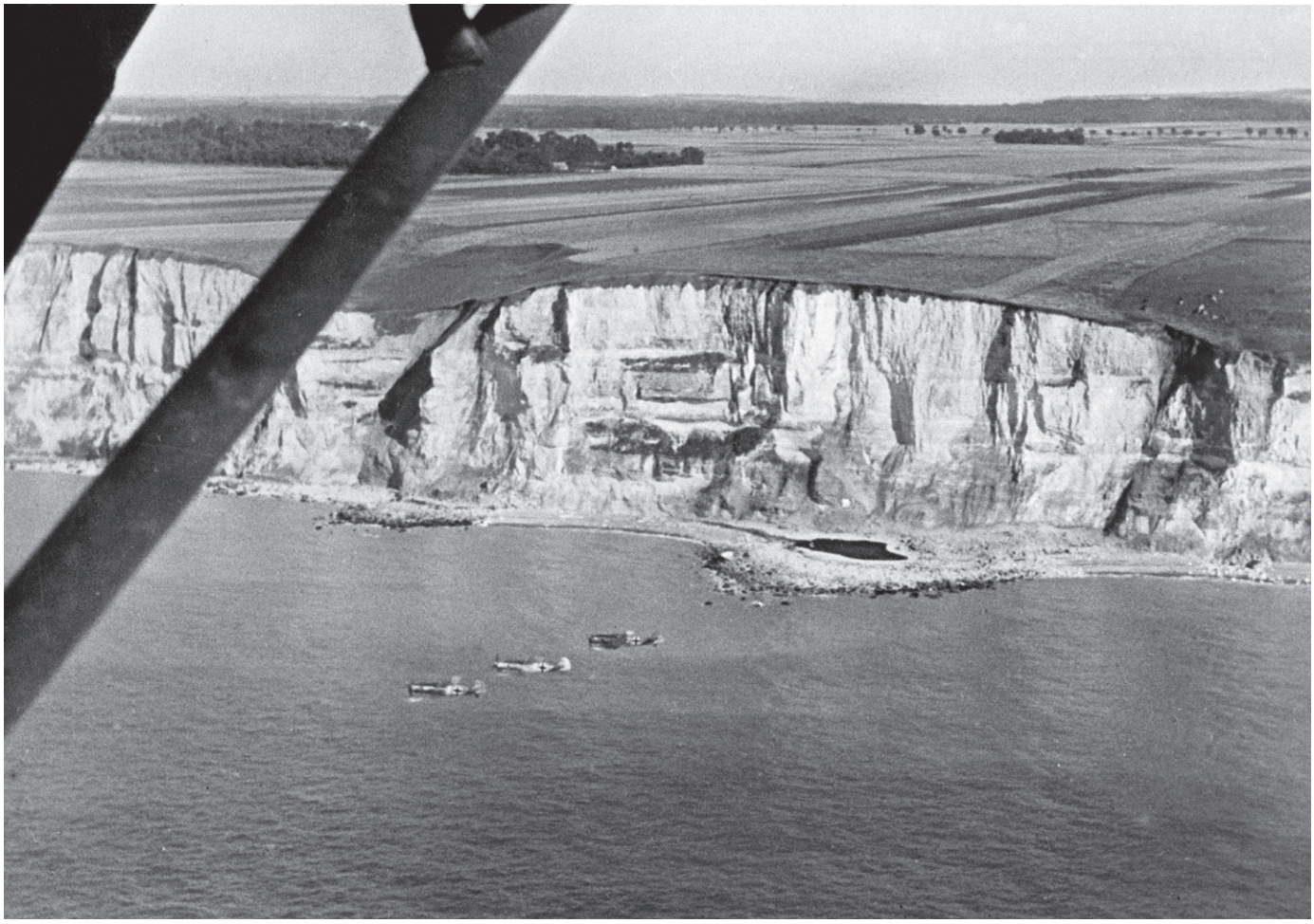
Le *große Schlag* ne peut être décisif que s'il est porté avec le maximum de moyens et d'intensité, afin de saturer les défenses de l'adversaire. Or, alors que le 13 août, les *Luftflotten* 2 et 3 comptent plus de 900 bombardiers disponibles, ceux-ci ne totalisent que 425 sorties. Il est vrai que la Luftwaffe manque d'expérience en matière d'expéditions aériennes importantes, puissamment escortées, mais c'est la seule manière de forcer la RAF à accepter une guerre d'attrition, qu'elle est incapable de soutenir à long terme. En limitant leurs efforts, les Allemands laissent aux Britanniques l'option de refuser le combat, particulièrement lorsque les raids sont dirigés contre Londres plutôt que contre les aérodromes du *Fighter Command*.

Le *Zielwechsel* du 7 septembre constitue une erreur d'appréciation fatale car, à ce moment, la Luftwaffe est en train de gagner la guerre d'attrition. Bien que toujours inquiétantes, les pertes en pilotes du *Fighter Command* baissent à partir de ce moment, en tombant à une moyenne hebdomadaire d'environ 80 dans la seconde quinzaine de septembre, soit les deux tiers de celle du mois d'août.

C'est à l'OKL que la liste d'erreurs est la plus longue. Tout d'abord, Göring et ses officiers sont incapables de dresser des plans cohérents et de s'y tenir. Ensuite, il y a la surestimation des capacités des avions dans des opérations stratégiques, auxquelles le Ju 87 est totalement inadapté et pour lesquelles même les He 111, Ju 88 et Do 17 manquent de capacité d'emport, sans compter le rayon d'action insuffisant du Bf 109, seul chasseur capable d'affronter les Spitfire et les Hurricane sur un pied d'égalité. Il est presque inconcevable qu'il faille attendre que les *Jagdgeschwadern* soient déployés au bord de la Manche pour que l'OKL comprenne qu'ils manquent d'allonge. Ce défaut pourrait être surmonté par l'emploi de réservoirs largables, mais les premiers Bf 109 de la variante E-7/N, munis d'un râtelier d'emport et d'un circuit d'alimentation adéquat, sont tous livrés à la I.(J)/LG 2 à partir de la mi-septembre.

La défaillance des services de renseignement de la Luftwaffe et de leur chef, l'*Oberst* Joseph « Beppo » Schmid, est un autre problème. Elle mène à de mauvais choix d'objectifs dès le début de la bataille et la surestimation des pertes des Britanniques, autant qu'une méconnaissance des capacités de production de leur industrie aéronautique, conduit à des estimations fantaisistes quant aux moyens qu'il reste au *Fighter Command*. Enfin, l'obligation imposée aux chasseurs de rester collés aux bombardiers, qui les prive de toute liberté de manœuvre, est une absurdité décriée par tous les commandants de *Jagdgeschwader*.

▼ Belle vue en plongée (prise d'un Hs 126 ou d'un Fi 156 ?) d'une *Kette* de Messerschmitt Bf 109 E au large des falaises du pas de Calais. (Nationalmuseet Danmark)



▲ Un Heinkel He 111 H-2 de la 9./KG 53, porteur des marques d'identification sur l'extrados droit brièvement adoptées à partir de septembre 1940 et à la signification peu claire, peut-être destinées à servir de repères aux pilotes pour savoir où ils se trouvent dans l'ensemble de la formation quand elle est constituée en vol. (Bundesarchiv Bild-101I-343-0694-21-Schödl, Georg)

Entre le 13 août et le 31 octobre, la *Luftwaffe* a perdu 1 666 avions. Certes, elle n'a pas les reins brisés, mais la Grande-Bretagne sort gagnante d'une des luttes les plus désespérées de son histoire. Au terme du round critique, la RAF est toujours debout et la population britannique garde confiance, mais les Allemands n'admettront jamais avoir perdu la partie.

... ET DU CÔTÉ BRITANNIQUE

Durant cette même période, la RAF a perdu 1 436 avions, 481 pilotes tués et 422 blessés. Des deux côtés, les revendications atteignent des chiffres plus élevés, voire fantaisistes, attribuables à deux raisons.

- Par l'apreté des combats, plusieurs pilotes – sans compter les mitrailleurs des bombardiers allemands – revendiquent parfois la même victime en toute bonne foi et les officiers de renseignement ne réussissent pas toujours à faire la part des choses.
- Des deux côtés, la propagande clame des chiffres élevés pour soutenir le moral des combattants autant que de la population civile.

Cependant, la Luftwaffe se laisse prendre à ce jeu et prend ces chiffres pour argent comptant. En outre, dans un régime dictatorial, on a bien plus tendance à dire ce que les grands chefs ont envie d'entendre que de rechercher la vérité. En regardant les chiffres, la victoire du *Fighter Command* a été chèrement payée, sans compter les destructions importantes subies par Londres et plusieurs autres villes, mais la RAF a dénié à la Luftwaffe la supériorité aérienne qu'elle était venue chercher. Comme l'écrit Peter Townsend : « La Grande-Bretagne était sauvée d'un péril contre lequel son ancien et fidèle bouclier, la Royal Navy, était impuissant » **[1]**.

Pour les No 11 et 12 *Groups*, qui ont supporté l'essentiel de la pression allemande, il existait une différence importante au niveau des temps de réaction disponibles. En raison de leur proximité des côtes, les *Squadrons* du premier ne bénéficiaient que d'un délai très court pour prendre l'air et éviter d'être surpris au sol. Il était donc logique que Park envoie ses chasseurs par petits paquets, parfois une simple section, afin d'intervenir avant que les bombardiers allemands n'atteignent leurs objectifs. Il estimait que sa première mission était de protéger ses propres terrains et les autres cibles visées, ce qui se justifie, au moins durant les deux premières phases de la bataille. De son côté, Leigh-Mallory prétendait que le rôle du *Fighter Command* était de détruire le plus grand nombre possible d'avions ennemis : en leur infligeant des pertes sensibles, ses chasseurs diminuaient d'autant le pouvoir de destruction des vagues suivantes.

Il est assez difficile d'affirmer qu'une tactique était meilleure que l'autre. Les *Big Wings* du No 12 *Group*

[1] TOWNSEND, op. cit., p. 357

se sont montrés plus rentables par le nombre de victoires en comparaison des pertes, mais il faut garder à l'esprit que ses *Squadrons* intervenaient toujours après la dislocation des formations allemandes par ceux du No 11 *Group*, ce qui leur facilitait la tâche.
Les deux tactiques n'avaient rien d'incompatible. Loin d'être opposées, elles auraient pu se compléter et constituer une réponse à un seul et même problème, en optimisant les ressources : en attaquant immédiatement, le No 11 *Group* pouvait porter un premier coup, mettant le désordre dans les formations allemandes et donnant au No 12 *Group* le temps de rassembler ses *Big Wings* pour porter l'estocade en abattant un maximum d'avions ennemis. La grande erreur de Dowding fut peut-être de ne pas comprendre cette complémentarité et de ne pas l'imposer à Park et à Leigh-Mallory.

INGRATITUDE

Loin de récolter les honneurs qu'ils ont mérités, Dowding et Park auront une mauvaise surprise :
« Les *Air Marshals* victorieux allaient pouvoir mesurer exactement la gratitude humaine. […] Ils avaient vaincu l'adversaire, mais pas dans les formes approuvées, apparamment.
« *Un soir de la fin d'octobre,* – c'est Keith Park qui parle – *Dowding me déclara que l'*Air Ministry *souhaitait que je l'accompagne à une conférence qui devait s'y tenir, le lendemain matin. Imaginez ma surprise en trouvant là l'*Air Council *réuni, y compris le ministre, Sir Archibald Sinclair, le* Chief of the Air Staff*, Cyril Newall, et son successeur, l'*Air Chief Marshal *Portal. Assis à une place d'honneur, à la table du conseil, l'*Air Vice Marshal *Leigh Mallory, renforcé du* Squadron Leader […] *Douglas Bader. Présidait : le* Deputy Chief of the Air Staff, *Sholto Douglas* » […] « *À présent*, dit Park, *il était l'accusateur public et il me demandait pourquoi, durant toute la bataille d'Angleterre, je n'avais pas adopté la formation en* Big Wings*, utilisée avec tant de succès par Leigh-Mallory* ».
Quelques semaines plus tôt, le 15 septembre, le Premier ministre était resté près de Park au QG de celui-ci, le regardant avec admiration manœuvrer ses *Squadrons* et remporter ainsi la victoire « *la plus brillante et la plus fructueuse.* » Et maintenant, malgré sa victoire, le commandant du No 11 *Group* avait l'impression de passer en jugement, accusé d'erreur dans l'emploi des forces relevant de lui.
« *J'expliquai à cette auguste assemblée*, dit Park, *qu'il s'agissait d'un problème de temps et de distance… Le délai était si court, entre l'alerte et l'approche même des formations ennemies, qu'il ne me laissait pas le temps de dépêcher, rassembler, placer en altitude ni manœuvrer des* Wings *de trois et à fortiori de cinq* Squadrons*. Ou alors, c'était choisir que des bombes pleuvent sur des objectifs vitaux.*
Je démontrai que j'aurais perdu la bataille, si j'avais laissé bombarder sans relâche des aérodromes du Fighter Command*, des usines aéronautiques – sans compter Londres… En outre, mes* Wings *de chasseurs, trop lourds, auraient eux-mêmes été attaqués par la chasse ennemie, qui avait l'avantage de l'altitude et du soleil* ».

▼ L'*Air Chief Marshal* Sir Hugh Dowding (à droite) fait les honneurs de Bentley Priory, quartier général du RAF *Fighter Command*, à Leurs Majestés le roi George VI et la reine Elizabeth. (IWM)

Leigh-Mallory prit ensuite la parole. Il affirma que, selon Douglas Bader, le *Wing* du No 12 *Group* avait prouvé que de grandes formations étaient largement payantes, du moment que l'on pouvait les organiser à partir d'aérodromes de l'arrière. Exemple : le *Wing* du No 12 *Group* devait décoller le premier à la rencontre de l'ennemi ; celui du No 11 *Group*, qui aurait décollé plus tard, poursuivre les bombardiers en retraite.

Étant donné que les aérodromes de Park avaient été pulvérisés, parfois sous le nez des chasseurs du No 12 *Group*, Park se voyait sans enthousiasme gardant ses *Squadrons* en attente au sol, pendant que ceux du No 12 *Group* chargeaient l'ennemi. « *Leigh-Mallory pataugea tant soit peu,* dit-il*, puis appela le Squadron Leader Bader à témoigner.* »

L'essentiel de l'argumentation de Bader fut qu'il est « *beaucoup plus économique de jeter cent appareils contre cent que douze contre cent* » et c'était un principe que personne ne songeait à discuter. Mais – la bataille du 15 septembre le montrait assez – Park avait parfois jusqu'à 250 chasseurs en l'air en même temps, en formations compactes, mais souples, de douze ou de vingt-quatre.

Park fut surpris de constater que l'on ne posait pas de questions à Dowding : mais il était sûr d'avoir l'appui total de son commandant en chef. De plus, il avait le sentiment que cette inquisition voilait en fait une attaque personnelle, dirigée contre Dowding et lui-même – d'autant que Brand, le commandant du No 10 *Group*, qui l'avait toujours merveilleusement épaulé, n'était pas présent.

[2] Ibid., pp. 357-360

Il lui sembla aussi que le ministre et le *Chief of the Air Staff* « *paraissaient prendre non seulement de l'intérêt, mais du plaisir, à cette réunion de l'*Air Council*, au cours de laquelle Dowding et moi,* dit-il*, nous fûmes condamnés – il n'y a pas d'autre mot. Ce que l'on appela la querelle des* Wings *servit de prétexte au renvoi de Dowding. Moi aussi, je fus saqué.* » **[2]**

ÉPILOGUE

Élevé à la dignité de Chevalier Grand Commandeur de l'Ordre du Bain le 30 septembre, Dowding est relevé de son commandement. Il est envoyé aux États-Unis comme représentant du ministère de la Production aéronautique, mais il démissionnera en 1942, à 60 ans. Dans ses mémoires, Churchill affirme qu'il a été mis devant le fait accompli, ce qui semble peu probable. Dowding est remplacé par Sholto Douglas, qui bénéficie du soutien de Sinclair et de Portal. Quant à Park, il cède le commandement du No 11 *Group* à Leigh-Mallory. Refusant un emploi de bureau, il accepte le commandement du No 23 *Group* du *Training Command*. En guise de consolation, il est fait Compagnon de l'Ordre du Bain, mais sa carrière opérationnelle est loin d'être terminée. Il est nommé *Air Officer Commanding* (*AOC*) *Egypt*, fonction dans laquelle il améliore la défense du canal de Suez et du delta du Nil contre les incursions nocturnes de bombardiers allemands basés dans les îles grecques. Le 14 juillet 1942, il devient *AOC Malta*, au moment le plus chaud de la bataille aérienne pour

▼ Des militaires allemands examinent un Bf 109 E qui a effectué un atterrissage d'urgence sur une plage française, probablement victime d'une panne d'essence. Le manque d'allonge des chasseurs monomoteurs allemands a constitué un handicap majeur durant toute la bataille d'Angleterre. (Coll. J.-L. Roba)

l'archipel maltais. Dans les deux cas, son expérience acquise à la tête du No 11 *Group* fera merveille. Promu *Air Marshal* en janvier 1944, il remplace Sholto Douglas au poste de commandant en chef du *RAF Middle East Command.* Un an plus tard – ironie de l'Histoire – il est désigné comme *Allied Air Commander, South East Asia Command* à la place de Leigh-Mallory, tué dans un accident d'avion alors qu'il partait en Inde, reprendre le poste.

Après la bataille d'Angleterre, l'initiative change de camp. Pour le *Fighter Command* les décollages sur alerte font place aux *Rodeo*, *Circus* et autres *Ramrod*, sous lesquels sont désignés divers types de missions au-dessus du continent. Quant à Hitler, pour lui, la bataille d'Angleterre n'a été qu'un épisode et son regard se tourne vers l'est où, estime-t-il, se trouve le véritable ennemi. ■

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES COMPLETS

- BISHOP, Edward, La bataille d'Angleterre, Spitfire contre Messerschmitt, Verviers, Editions Marabout, 1968
- BOURDIER, Jean, Les chasseurs de la RAF, La bataille d'Angleterre – Juillet-Septembre 1940, Paris, Presses de la Cité, 1982
- BUCKLEY, John (1998), Air Power in the Age of Total War, London, UCL Press,1988
- CHAMPION, Garry, The Good Fight, The Battle of Britain Propaganda and the Few, Basingstoke, Palgrave-Macmillan, 2010
- CYNK, Jerzy B., The Polish Air Force at War, The Official History – 1939-1943, Atglen (PA), Schiffer Military History, 1998
- DEERE, Group Captain Alan C., Nine Lives, London, Coronet Books, 1974
- DEUGHTON, Len, Battle of Britain, London, Random House UK, 1987
- FIEDLER, Arkady, 303 Squadron, Uckfield (UK), Aquila Polonica Limited, 2010
- GALLAND, Général commandant la chasse allemande, Jusqu'au bout sur nos Messerschmitt, Paris, Robert Laffont, 1954
- HAINING, Peter, The Chianti Raiders, London, Robson Books, 2005
- HILLARY, Richard, The Last Enemy, London, Pan Books, Ltd, 1975, p. 27
- HOUART, Cdt Victor, Les carnets d'Offenberg, Paris, La Pensée moderne, 1956
- HOMZE, Edward, Arming the Luftwaffe, Lincoln(NE), University of Nebraska, 1976
- MURRAY, Williamson, Luftwaffe, Strategy for Defeat, 1939-1945, Royston, Eagle Editions Ltd, 2001
- OLSON, Lynne, Last Hope Island, London, Random House, 2017
- OLSON, Lynne & CLOUD, Stanley, For your Freedom and Ours – The Kościuszko Squadron : Forgotten Heroes of World War II, London, Heinemann, 2003, p. 145
- ORANGE, Vincent, PARK, the Biography of Air Chief Marsall Sir Keith Park, GCB, KBE, MC, DFC, DCL, London, Grub Street Publishing Ltd, 2002
- OSTERKAMP, Général Theo, Avant tout pilote de chasse, Paris, Éditions France Empire, 1955
- PIERREJEAN, Daniel, Pilotes français dans la bataille d'Angleterre – Histoire et témoignages, Paris, Jourdan Éditions, 2018
- POLAK, Thomas, No.310 (Czechoslovak) Squadron, 1940-1945, Philedition, 2008
- PRICE, Alfred, The Spitfire Story: Revised Second Edition, Leicester, Silverdale Books, 2002
- RENS, Colonel Gustave, Les Belges dans la bataille d'Angleterre, Bruxelles, Louis Musin Editeur, 1980
- ROBINSON, Douglas H. (1994) [1971]. The Zeppelin in Combat: A History of the German Naval Airship Division, 1912–1918. Henley-on-Thames, Schiffer Military/Aviation History, 1994
- TOWNSEND, Peter, Un duel d'aigles – 2. La bataille d'Angleterre, Paris, Flammarion, 1972
- ZAMOYSKI, Adam, The Forgotten Few, the Polish Air Force in World War II, Barnsely (UK), Pen & Sword Books Ltd, 2010
- WINTERBOTHAM, F.W., The Ultra Secret, London, Purnell Book Services, 1974
- ZIEGLER, Frank H., Under the White Rose, the Story of 609 Squadron, Bodmin (UK) Crecy Books, 1971

ARTICLE DE PÉRIODIQUE

- EHRENGARDT, Christian-Jacques, La Bataille d'Angleterre, du sang, de la sueur et des larmes, Dans : Aérojournal n° 16, Aix-en-Provence, Caraktère SARL, 2010

SOURCES INTERNET

- DEVITT, Peter, Poles and Czekoslovaks in the Battle of Britain, London, *RAF* Museum, 2020
- https://www.rafmuseum.org.uk/blog/poles-and-czechoslovaks-in-the-battle-of-britain/
- HRADEC, Jindrichuv, Czech the Czech Connection, Folkestone, Kent Battle of Britain Museum, 2020
https://fcafa.com/2020/06/13/czech-the-czech-connection/
- HUGHES, Heather, Jan Smuts, the formation of the RAF and air policing, https://martinplaut.com/2018/04/04/jan-smuts-the-formation-of-the-raf-and-air-policing/
- s.n., Air Intelligence, the Ears of Fighter Command, Battle of Britain Historical Society, 2007, https://www.battleofbritain1940.net/document-15.html
- s.n., Battle of Britain London Monument, https://bbm.org.uk/
- s.n., Lt Johan Böhm shot down near Elham, Dans : Battle of Britain Diary,
- https://battle-of-britain-diary.org.uk/1940/07/08/lt-johann-boehm-shot-down-near-elham/

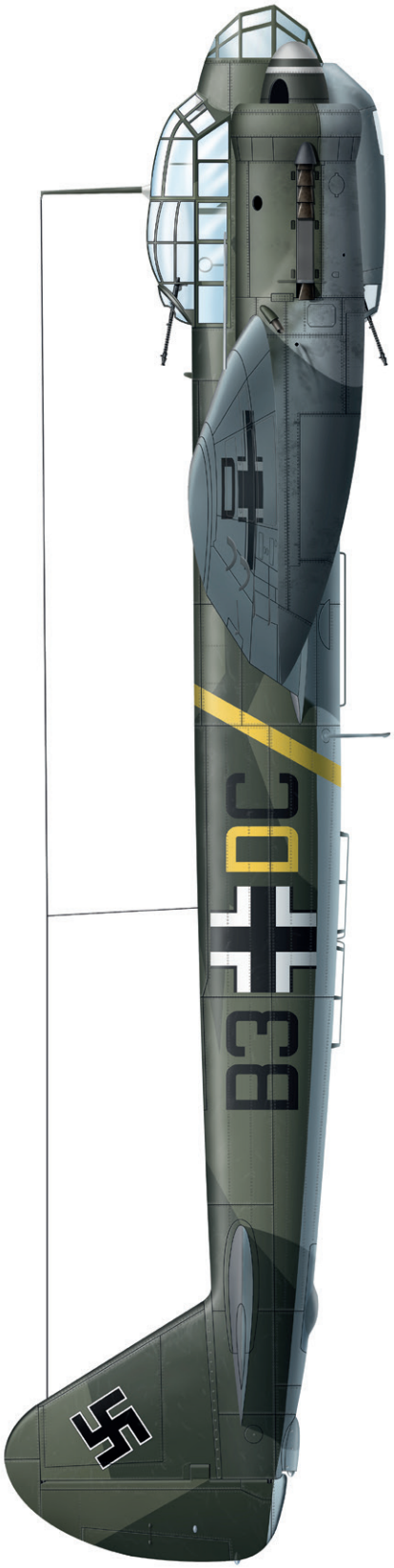
PRODUCTION AUDIOVISUELLE

- GUILLAUD, Jean-Louis et TURENNE, Henri de, interview de Peter Townsend durant l'épisode La bataille d'Angleterre, dans la série télévisée Les grandes batailles, Paris, Société Nouvelle Pathé Cinéma, 1966

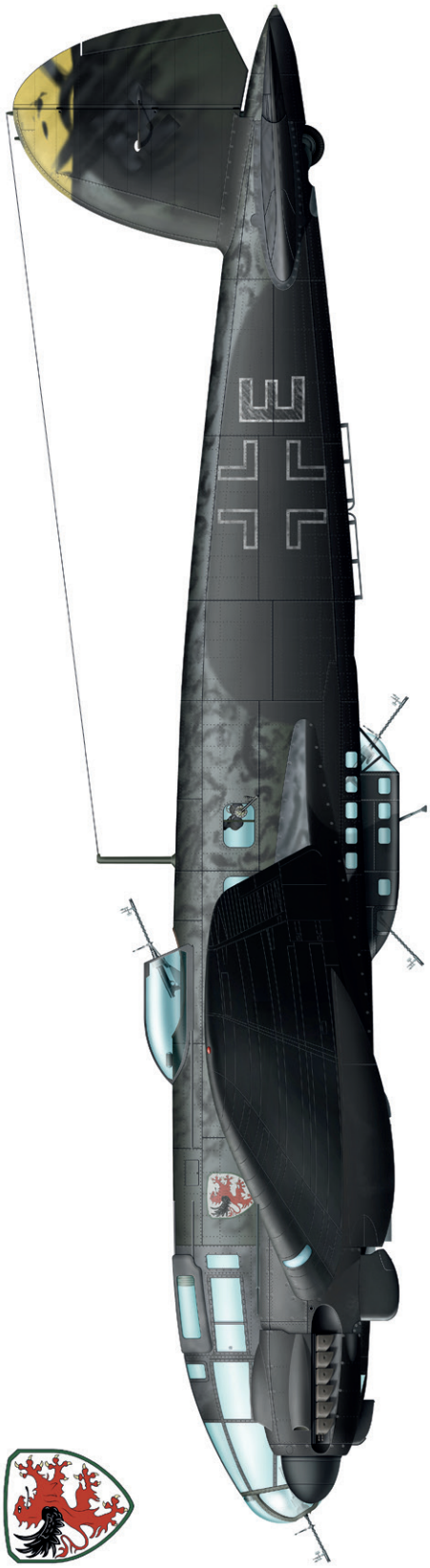
Supermarine Spitfire Mk. I
Avion du *Pilot Officer* Richard Hardy
No 234 *Squadron*
Middle Wallop, Angleterre, août 1940

Supermarine Spitfire Mk. Ib
Avion du *Flight Sergeant* George C. « Grumpy » Unwin
No 19 *Squadron*
Fowlmere, Angleterre, août 1940

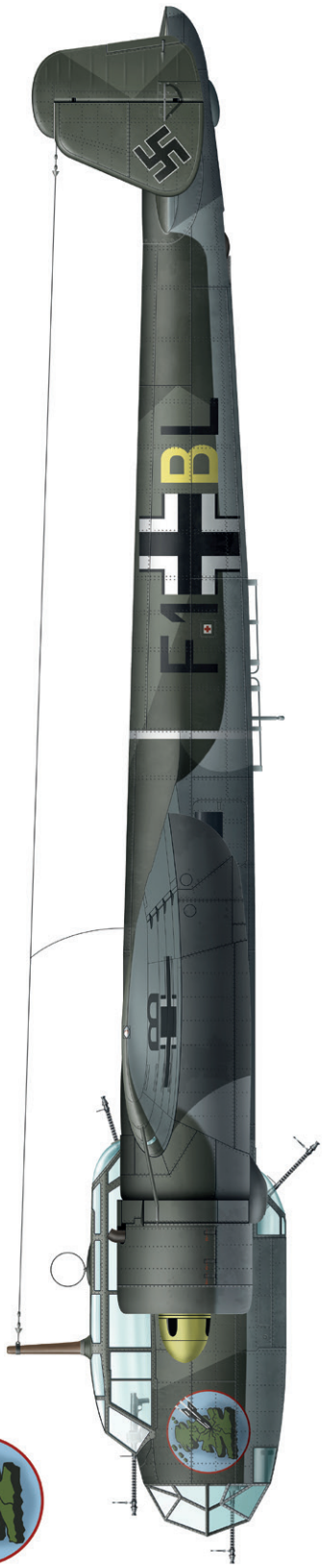
Supermarine Spitfire Mk. Ia
Avion du *Pilot Officer* Hubert R. Allen
No 66 *Squadron*
Kenley, Angleterre, septembre 1940



Junkers Ju 88 A-1
Stab II./KG 54 « Totenkopf »
Saint-André-de-l'Eure, France, août 1940



Heinkel He 111 P-2
8./KG 55
Villacoublay, France, fin 1940



Dornier Do 17 Z
3./KG 76
Beauvais, France, août 1940

BON DE COMMANDE

*ATTENTION : les tarifs et les formules d'abonnement de ce bon de commande sont valables jusqu'au 1er février 2025.

Prochains livres disponibles	France métrop. + Union Europ.	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
☐ Camouflages et marques de la Luftwaffe (6058)	44,90 €	49,90 €	x _____ =	€
☐ Ding Hao : Les Tigres volants (6064)	29,90 €	34,90 €	x _____ =	€
☐ La Guerre d'indépendance américaine (6060)	29,90 €	34,90 €	x _____ =	€

Abonnements (à partir du **n°104 inclus**)	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 1 an, soit 6 numéros	35,00 €	40,00 €	45,00 €	x _____ =	€
☐ Je m'abonne à **AÉROJOURNAL** pour 2 ans, soit 12 numéros	65,00 €	75,00€	85,00 €	x _____ =	€
☐ Abonnement BIMESTRIELS + HORS-SÉRIE d'un an soit 6 numéros + 3 numéros hors-série	75,00 €	90,00 €	100,00 €	x _____ =	€

Hors-séries	France	UE, Suisse	DOM-TOM & Autres dest.	Quantité	TOTAL
HS n°11 : **Phantom israéliens au combat** (ref.571)	11,50 €	14,50 €	18,50 €	x _____ =	€
HS n°16 : **L'IL-2 Chtourmovik (ref.576)**	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°24 : **Les as de l'*US Navy*** (ref.584)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°33 : **Curtiss P-40** (ref.12033)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°34 : **Messerschmit Me 262** (ref.12034)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°35 : **Les bombardiers moyens américains** (ref.12035)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°40 : **B-24 Liberator** (ref.12040)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°41 : **P-51 Mustang** (ref.12041)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°43 : **La Chasse Allemande à l'ouest** (ref.12043)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°44 : **MCDONNELL F-4 PHANTOM II** (ref.12044)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°45 : ***Fliegerführer Afrika !*** (ref.12045)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°46 : **La *Fleet Air Arm*** (ref.12046)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°47: **La Jagdgeschwader 77 « Herz As »** (ref.12047)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€
HS n°48 : **L'US *Air Force* en guerre** (ref.12048)	14.90 €	18.90 €	22.90 €	x _____ =	€

Anciens numéros (8,50 € pièce, toute destination) :

☐ n°23 : Le bombardier en piqué (Réf. 523)	☐ n°75 : Stopper les *Panzer* ! (Réf. 11075)
☐ n°25 : Le Menschel RS 123 en opérations (Réf. 525)	☐ n°76 : *Semper Fi!* (Réf. 11076)
☐ n°26 : Les escadres de chasse de la Luftwaffe (Réf. 526)	☐ n°77 : Missiles et roquette de la Luftwaffe (Réf. 11077)
☐ n°31 : Dissuasion à la française (Réf. 531)	☐ n°78 : La Bataille d'Angleterre (Réf. 11078)
☐ n°34 : La chasse allemande face à l'Ouest (Réf. 534)	☐ n°79 : Eduard Isken (Réf. 11079)
☐ n°35 : *Regia Aeronautica* dans la bataille d'Angleterre (Réf. 535)	☐ n°80 : Opération Donnerkeil (Réf. 11080)
☐ n°36 : Pilotes belges sur Hawker Typhon (Réf. 536)	☐ n°82 : La Légion Condor (Réf. 11082)
☐ n°37 : Kamikaze, la vanité de l'héroïsme (Réf. 537)	☐ n°83 : Ardennes 1944 - Le Jour du phénix (Réf. 11083)
☐ n°38 : *Jagdgeschwader*, les escadres de formation (Réf. 538)	☐ n°84 : James M. Morris (Réf. 11084)
☐ n°52 : Le 49th Fighter Group au combat (Réf.552)	☐ n°85 : Les As des jets de la Luftwaffe (Réf. 11085)
☐ n°53 : La menace fantôme, V1 contre RAF (Réf. 553)	☐ n°86 : Black Widow contre Luftwaffe ! (Réf. 11086)
☐ n°60 : *Wilde Sau* (Réf. 11060)	☐ n°87 : Kawanishi N1K1 et K2-J (Réf. 11087)
☐ n°61 : Berlin 43/44 - Au coeur du brasier (Réf. 11061)	☐ n°88 : Coulez le *Tirpitz* ! (Réf. 11088)
☐ n°62 : El Alamein (Réf. 11062)	☐ n°89 : La « Richthofen » à Dieppe (Réf. 11089)
☐ n°63 : *Luftprodktion*, le défi industriel (Réf. 11063)	☐ n°90 : Les vols des "Intruders" (Réf. 11090)
☐ n°64 : Hs 129, le tueur de chars (Réf. 11064)	☐ n°91 : Focke-Wulf "Long Nez" à l'épreuve du feu (Réf. 11091)
☐ n°65 : JG 52 - L'escadre de tous les records (Réf. 11065)	☐ n°92 : Le Douglas SBD Dauntless (Réf. 11092)
☐ n°66 : Les jets de Shōwa (Réf. 11066)	☐ n°93 : Nakajima Ki-44 Shoki (Réf. 11093)
☐ n°67 : L'aviation embarquée allemande (Réf. 11067)	☐ n°94 : 1980 - Opération « Serre d'Aigle » (Réf. 11094)
☐ n°68 : « Tueurs de chars » (Réf. 11068)	☐ n°95 : « Bodenplatte » La victoire allemande de trop (Réf. 11095)
☐ n°69 : Les P-47 du *353rd Fighter Group* (Réf. 11069)	☐ n°96 : Cette aéronavale que nous aurions dû avoir ! (Réf. 11096)
☐ n°70 : Dans l'ombre de Marseille (Réf. 11070)	☐ n°98 : Les pilotes de chasse polonais de l'USAAF (Réf. 11098)
☐ n°71 : Mission 84 - Le 1er raid sur Schweinfurt (Réf. 11071)	☐ n°99 : Erich Rudorffer, as aux 222 victoires (Réf. 11099)
☐ n°72 : Le Focke-Wulf Ta 152 en opération (Réf. 11072)	☐ n°100 : Combattre dans un B-17 (Réf. 11100)
☐ n°73 : Convair B-36 Le "Pacificateur" (Réf. 11073)	☐ n°101 : La 8th *Air Force* massacre la Luftwaffe (Réf. 11101)
☐ n°74 : L'aviation finlandaise (Réf. 11074)	☐ n°102 : Pourquoi le Zéro n'a pas eu de successeur ? (Réf. 11102)

Nombre de numéros sélectionnés : _____ x 8,50 € = €

TOTAL (abonnements + hors-séries + anciens numéros) **:** €

ATTENTION :

Les stocks variant très vite, nous vous conseillons de visiter notre site internet afin de prendre connaissance des produits disponibles.

Bon de commande à retourner à :

CARAKTÈRE
Service abonnements
Résidence Maunier
3 120 route d'Avignon
13 090 Aix-en-Provence
FRANCE

Votre commande pourra vous parvenir sous plusieurs plis ; les délais de traitement et d'acheminement par La Poste varient de 6 à 20 jours.
Merci de votre compréhension.

Nom : .....
Prénom : .....
Adresse : .....
.....
.....
.....
Code postal : .....
Ville : .....
Pays : .....
E-mail : .....
Tél. : .....

Merci de nous fournir un numéro de téléphone ou un email afin de pouvoir vous contacter en cas de rupture de stock.

Règlement :

☐ Chèque à l'ordre de Caraktère
☐ Virement Swift
☐ Mandat postal
☐ Carte Bancaire :
Numéro : .....
Date d'expiration : .....
Signature :

Attention ! Les Eurochèques, cartes Maestro et Visa-Electron ne sont pas acceptés.
Pour éviter toute erreur, merci de bien vouloir écrire lisiblement.

NOUVEAUTÉS LIVRES DES ÉDITIONS

caraktère presse & éditions

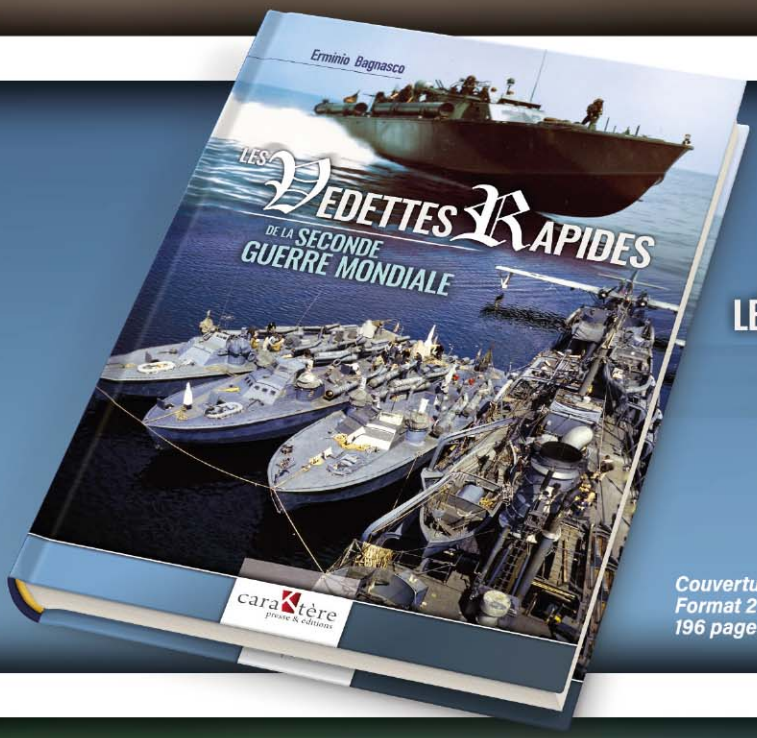
MAINTENANT DISPONIBLES !

Christophe Prime

LA 3RD US ARMY

PATTON'S OWN

Couverture cartonnée
Format 21 x 28,5 cm
184 pages



Erminio Bagnasco

LES VEDETTES RAPIDES DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

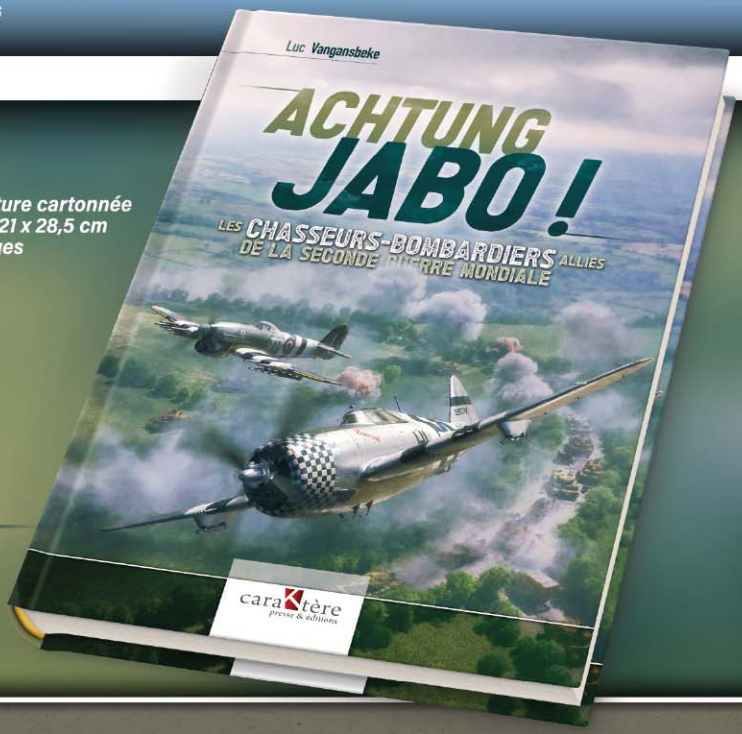
Couverture cartonnée
Format 21 x 28,5 cm
196 pages

Luc Vangansbeke

ACHTUNG JABO !

LES CHASSEURS-BOMBARDIERS ALLIÉS DE LA SECONDE GUERRE MONDIALE

Couverture cartonnée
Format 21 x 28,5 cm
220 pages



www.caraktere.com Tél. 04 42 21 06 76

aero JOURNAL HORS-SÉRIE

LA BATAILLE D'ANGLETERRE

PAR LUC VANGANSBEKE

Juillet 1940. La bataille de France vient de se terminer à l'avantage de la Wehrmacht, qui occupe l'essentiel de l'Europe occidentale. Pour que la victoire du *Reich* soit complète, il reste à soumettre le Royaume-Uni. C'est par la négociation politique et une campagne aérienne sans précédent, surtout voulue par Hermann Göring, qu'Adolf Hitler espère y arriver.
La première option ayant échoué, la Luftwaffe, comptant sur son écrasante supériorité numérique, se lance à l'assaut de la Grande-Bretagne et tente, en un premier temps, d'éliminer la Royal Air Force. Celle-ci résiste, soutenue par une population dont rien ne peut briser le moral, et surtout pas les bombardements de terreur qu'elle subit lorsque le commandement allemand constate que, loin de s'effondrer, les *Few* du *Fighter Command* rendent coup pour coup. Au bout de trois mois d'une lutte à mort, La RAF prend le dessus et remporte la première grande victoire alliée de la Seconde Guerre mondiale. C'était la bataille d'Angleterre…

Aérojournal Hors-série n°49
Décembre 2024 / Janvier 2025

L 18255 - 49 H - F: 14,90 € - RD

FRANCE : 14.90€
BELUX : 15.90€
ESP/IT/GR/PORT.CONT : 15.90€
CH : 23.80 CHF - CAN : 24.50 $CAD